Oesterreichisch-Ungarische Revue.

Jahrgang 1887.

August und September.

(3. Band. 5. und 6. Heft.)

Inhalt.

Wien.

Verlag der Oesterreichisch-Ungarischen Revue (Glockengasse 2).

Generaldebit für den Buchhandel

Alfred Hölder, k. k. Hof- und Universitätsbuchhändler

Rothenthurmstraße 15.

Die „Oesterreichisch-Ungarische Revue" erscheint in Monatsheften von mindestens vier Bogen Groß-Octav. Der Pränumerationspreis ist ganzjährig 9 fl. 60 kr., halbjährig 4 fl. 80 kr., vierteljährig 2 fl. 40 kr.

Der Plan, welcher dem Unternehmen der „Oesterreichisch-Ungarischen Revue" zu Grunde liegt, ist aus dem im ersten (April-) Heft 1886 veröffentlichten Programm, sowie dem daselbst mitgetheilten Verzeichniß der dem Unternehmen gewonnenen Autoren und aus jenen Aufsätzen, welche in den nunmehr vorliegenden ersten drei Bänden zur Veröffentlichung gelangten, zu entnehmen. Besonders bemerkt sei noch, daß dem ersten Hefte das Hauptregister der „Oesterreichischen Revue", dessen neue Folge die „Oesterreichisch-Ungarische Revue" bildet, beigegeben ist.

Die folgenden Hefte werden u. A. enthalten:

Hermann Hallwich: Wallenstein und Piccolomini.
Joseph von Lehnert: Erzherzog Karl als Marineminister.
Adolf Beer: Erzherzog Rainer als Finanzpolitiker.
Franz Martin Mayer: Die dreimalige Besetzung der Steiermark durch die Franzosen.
Wilhelm Wahlberg: Die Geschichte der österreichischen Strafgesetzgebung seit 1850.
Joseph Szabó: Die erloschenen Vulcane Ungarns.
Alexander v. Matlekovics: Die handelspolitischen Beziehungen Oesterreich-Ungarns.
Franz X. von Neumann-Spallart: Oesterreich-Ungarns Stellung im Welthandel unter besonderer Berücksichtigung seiner Beziehungen zu Deutschland.
Joseph Wessely: Oesterreich-Ungarns Forstwirthschaft.
Wenzel Hecke: Oesterreich-Ungarns Landwirthschaft.
Wilhelm Zsigmondy: Ueber Thermen.
Jacob von Falke: Das k. k. österreichische Museum für Kunst und Industrie.
Alois Hauser: Die Kunst in Dalmatien. III.
Karl Pulszky: Die kunsthistorische Bedeutung der ungarischen Landesgemäldegallerie.
Hans Semper: Ueber ältere tirolische Kunst.
A. Mayer von der Wyde: Theodor Graf Heußenstamm.
Moritz Jókai: Culturbilder aus Ungarn.
Peter Rosegger: Volksthümliches aus der Steiermark.
Karl Keleti: Die wirthschaftlichen Verhältnisse auf der Balkanhalbinsel. III.
Gustav Meyer: Die Albanesen. II.
Felix Kanitz: Geistiges Leben im Königreiche Serbien. V.

III. Band. Erstes Heft. (April 1887.) Erzherzog Karl als Finanzpolitiker. Von Adolf Beer. (Schluß.) — Graf Franz Stadion. Nach Briefen an Franz Freiherrn von Pillersdorf aus den Jahren 1846—1848. Von Joseph Alexander Frhr. v. Helfert. III. — Die Kunst in Dalmatien. Von Professor Alois Hauser. II. Das Mittelalter. — Zur Frage der ästhetischen Erziehung. Von Dr. A. Ilg. — Geistiges Leben im Königreiche Serbien. Von F. Kanitz. IV. Die Wirksamkeit der „Serbischen gelehrten Gesellschaft" auf dem Gebiete der Geschichte.

III. Band. Zweites Heft. (Mai 1887.) Die neue kirchliche Architektur in Oesterreich und Ungarn. Von Camillo Sitte. — Juliane, Herzogin von Giovane. Von Prof. Dr. Eduard Guglia. — Skizzen aus den Quarnero-Inseln. III. Die Insel Arbe in Dalmatien. Von Eugen Gelcich. — Aus der österreichischen Criminalstatistik. Von Karl Seefeld. — Das k. k. technische und administrative Militärcomité in Wien. Von H. Sz. — Vergleichende graphische Statistik in ihrer Anwendung auf das Herzogthum Bukowina. Von Friedrich Kleinwächter.

III. Band. Drittes Heft. (Juni 1887.) Vergangene Tage in Oesterreich. Von Wendelin Boeheim. — Die Ausstellung von Gegenständen der kirchlichen Kunst im k. k. Oesterreichischen Museum für Kunst und Industrie. Von Theodor Frimmel und Albert Ilg. — Der Einsiedler von Taur. Von J. C. Maurer. — Von den ersten Thatsachen des Bewußtseins. Von Dr. Theodor Loewy. — Skizzen aus den Quarnero-Inseln. IV. Ossero. Von Eugen Gelcich.

III. Band. Viertes Heft. (Juli 1887.) Neue österreichische Forschungen in Kleinasien auf dem Gebiete der Archäologie. Von Georg Niemann. — Vergangene Tage in Oesterreich. Aus den hinterlassenen Papieren Joseph's von Scheiger. (Schluß.) Von Wendelin Boeheim. — Die Geschichte von Abbazia. Von Paul von Radics. — Die Kunst in Ungarn. Von Franz Pulszky. — Der Alkoholismus in den österreichischen Ländern und anderwärts. Von Dr. Julius Wolf. — Schauspiel. Von Dr. Theodor Loewe. — Die fossilen Knochenreste von Maragha im naturhistorischen Hofmuseum zu Wien. Von A. Wang.

(Fortsetzung auf der dritten Seite des Umschlages.)

Franz Deák.

Von Dr. Gustav Steinbach.

— Cui Pudor et Justitiae soror
Incorrupta Fides, nudaque veritas
Quando ullum inveniet parem?
Hor. Od. I, 24.

Den Siegern auf blutigen Schlachtfeldern errichten die Nationen Denkmäler aus Stein und die Lorbeerkränze des Ruhmes winden sie um die Stirne der Helden, die ihrem Vaterlande Glanz und Macht errungen. Einem „unblutigen Sieger“ setzt Ungarns Volk ein sichtbares Zeichen seiner unwandelbaren Verehrung, denn dauernder als Erz ist das Denkmal, das „der Weise der Nation“ im Herzen des ungarischen Volkes sich gegründet hat. Die Flucht der Zeiten wird dahinrauschen über Ungarns gesegnete Gefilde, das Geschlecht, das Franz Deák in seiner Mitte wandeln sah, wird hinabsteigen in das Grab der Geschichte, aber die spätesten Generationen werden sich die Erinnerung bewahren an den Mann, der mit den Waffen des Rechtes und des Gesetzes den Kampf um Ungarns Freiheit und Selbstständigkeit durch ein Drittel-Jahrhundert führte mit der Geduld des Weisen, mit der Umsicht des Staatsmannes, mit der Klugheit des Diplomaten und dem Muthe des Helden.

Mit dem Siege, der ihm ward, legte er den festen Grund zu der staatlichen Stellung seines Vaterlandes, die seither unangetastet und unangefochten sich entwickelte. Als schlichter, einfacher Privatmann hatte er das große Werk vollführt und neben der Liebe, mit der ihn sein Volk beglückte, ward ihm als einziger Lohn, daß er den Aufschwung und die zaubervoll rasche Entwickelung noch schauen durfte, welche die wahre Freiheit einer sich selbst wiedergegebenen Nation gewährt. Dann legte er sich nieder und bettete sein müdes Haupt zur

ewigen Ruhe und nichts nannte er sein Eigen, als ein unschätzbares Kleinod — den Stolz des Bürgers und des Ehrenmannes.

Das Zalaer Comitat war die Heimat Franz Deák's. In dem kleinen Dorfe Söjtör, dem Besitzthume seines Vaters Franz Deák, erblickte er am 13. October 1803 das Licht der Welt als der Sprößling einer alten Adelsfamilie. In Kehida, im Thale der Zala, verlebte er seine Kindheit und immer wieder fühlte sich noch der gereifte Mann nach der Stätte hingezogen, an die sich für ihn so viele Jugenderinnerungen knüpften. In Pápa und Groß-Kanizsa besuchte Deák das Gymnasium, in Raab legte er die philosophischen und juridischen Studien mit Auszeichnung zurück. Nach absolvirten Rechtsstudien erwarb Deák in Pest das Advocatendiplom und nun kehrte er in das Zalaer Comitat zurück. Der Comitatsdienst war in vormärzlichen Ungarn für jeden dem öffentlichen Leben zustrebenden jungen Mann die Vorschule seiner Carrière. Die Verwaltung wie die Rechtsprechung lagen in den Händen des Comitates, die Comitatscongregationen aber waren wahrhaftige kleine Parlamente. In denselben wurden die bindenden Instructionen für die Reichstagsabgeordneten berathen und festgestellt und es gab kaum eine das Interesse des Landes berührende Frage von Belang, die in den Municipalversammlungen nicht den Gegenstand der eingehendsten und erregtesten Debatten gebildet hätte. Hier wurden die Fragen der Subsidien, des Urbarialwesens discutirt, die Gravamina über die Finanzpatente und die Verfassungsverletzungen der Regierung erörtert, der Widerstand gegen ungesetzliche Maßregeln des Wiener Ministeriums organisirt, denn schon damals nannten sich die Comitate stolz „die Bollwerke der Verfassung". Durch diese praktische Schule des politischen Lebens ging Franz Deák, hier lernte er die Verwaltung und zugleich das parlamentarische Wesen kennen; die Schärfe und Tiefe seines Verstandes ersetzte das, was ihm damals noch an theoretischem Wissen mangelte. Nicht lange dauerte es und der junge Táblabiró hatte im Comitate eine leitende Stellung gewonnen, die aufstrebende liberale Partei seiner Heimat erkannte in ihm ihren Führer. Bald sollte sich ein weiterer Spielraum seinen Fähigkeiten und seiner Thatkraft eröffnen. Sein älterer Bruder Anton, der seit dem Jahre 1825 das Zalaer Comitat im Reichstage vertreten hatte, legte im Frühjahr 1833 aus Gesundheitsrücksichten sein Mandat zurück. Er schied von seinen Freunden, welche den Rücktritt des angesehenen Mannes tief bedauerten, mit dem Versprechen: „Ich werde Euch an meiner statt einen jungen Mann schicken, der in seinem kleinen Finger mehr ist als ich im Ganzen!" Er ging und an

seiner Stelle entsendete das Zalaer Comitat den dreißigjährigen Franz Deák.

Deák's Erscheinen in der Landesvertretung Ungarns fällt in die Mitte jener großen Reformperiode, welche der Reichstag des Jahres 1823 eingeleitet hatte. Die großen Männer eines jeden Volkes sind nach dem Ausspruche des englischen Staatsphilosophen nur das Product der gegebenen Voraussetzungen, die Gesellschaft, der sie ihren Ursprung verdanken, formt sie, ehe sie die Gesellschaft weiterentwickeln. Wie waren die gesellschaftlichen Zustände Ungarns vor Beginn der Reformperiode geartet? Hören wir, wie der nationale Historiker dieses Zeitalters sie schildert: „Was war Ungarn vor dieser Periode, insbesondere in der unmittelbar vorangehenden Zeit? Ein durch tausenderlei Unglücksfälle geschwächter mittelalterlicher Staat, der, unter den Ruinen seiner einstigen Größe vegetirend, nur mehr in der Erinnerung an die Vergangenheit lebte; dessen gesetzliche Selbstständigkeit, dessen alte Verfassung die absolute Macht immer mehr unterdrückte, beschnitt, zusammenpreßte. Was war die ungarische Nation vor dieser Periode? Eine aus etlichen hunderttausend Individuen bestehende Gruppe der privilegirten Classen neben den Millionen des unterdrückten, rechtlosen Volkes. Eine in ihrem Fortschreiten stehengebliebene und deshalb im Untergange begriffene Gesellschaft mit veralteten Einrichtungen, rohen, halbgebildeten Sitten, der die Bedingungen und Mittel des Wohlstandes und der Cultur fast vollständig abgingen. Eine zurückgebliebene, verarmte Gesellschaft, deren sämmtliche materielle, sittliche und geistige Interessen in demselben Zustande geblieben waren, in welchem die Mitte des 18. Jahrhunderts sie gefunden hatte. Der Grundbesitz in wenigen Händen, gefesselt durch feudale Institutionen, warf kümmerlichen Ertrag ab oder lag brach; Industrie und Handel, in Fesseln geschlagen, vernachlässigt, mißachtet, stockten ohne jede Entwickelung; Wissenschaft und Kunst schlummerten in den Windeln oder waren noch ungeboren; die Erziehungsanstalten waren Schulen der geistigen Verdummung, der sittlichen Verkommenheit, der Bigotterie oder des Aberglaubens. Eine leblose, in Schlaf versenkte Gesellschaft, in welcher dichtes Dunkel das geistige Leben verhüllte und das Gebiet der Literatur nur ab und zu wie mit dem Glanze einer Sternschnuppe durch den Genius eines Dichters erhellt wurde; eine Gesellschaft, in welcher das Licht und die Beweglichkeit des 19. Jahrhunderts kaum noch einzudringen begonnen hatte; auf deren socialen Verhältnissen der Fluch der Unbeweglichkeit lastete, in welcher kein Leben, keine Vereinigung, kein

Ideenaustausch, kein Fortschritt vorhanden und alles im bleiernen Schlafe erstarrt war."

So schildert Michael Horváth die Zustände des Landes vor der Reformperiode und sie ragten weit in diese hinein. Unklar und verworren war das Streben der Parteien in dieser Epoche, nur allmählich krystallisirten sich aus dem Chaos der Wünsche und Verlangen bestimmte Gedanken und concrete politische Ziele. Darum kann auch zu Beginn der Reformbewegung nicht gut von einer Parteibildung im modernen Sinne gesprochen werden. Einigkeit und Uebereinstimmung herrschte nur in Bezug auf die Gravamina über die lange Reihe von Verfassungsverletzungen, welche der Regierung zur Last gelegt wurden, in der Abwehr der absoluten Macht, die offen oder durch Umgehung des Gesetzes Bresche in die Verfassung zu schlagen suchte. Aber mancher von Denen, welche im Kampfe um die Verfassung unerschütterlich wie eine Mauer standen, zählte zu den erbittertsten Gegnern jener Reformideen, die seit der französischen Revolution und den Freiheitskriegen auch in Ungarn eingedrungen waren. Mit richtigem Blicke erkannte diese Gruppe, daß die moderne Bewegung sich nicht nur gegen die Willkürherrschaft der Regierung richte, sondern daß sie für die feudale Verfassung und die auf derselben ruhenden Privilegien der herrschenden Classe noch gefährlicher werden müsse. Daher der Widerstand gegen die Reform, daher die jedesmalige Berufung auf die Verfassung, welche durch die Reformen ins Mark getroffen wurde.

An der Spitze der Reformbewegung stand Graf Stephan Széchényi, der „größte Ungar". Aber die Reform des Grafen Széchényi fußte fast ausschließlich auf gesellschaftlichem und wirthschaftlichem Gebiete; ihm galt die Hebung der wirthschaftlichen Zustände als die Hauptsache, ein reiches Ungarn würde auch ein freies Ungarn sein. Dem Einflusse Széchényi's und seines Anhanges ist auch die erste Anregung einer Zollgemeinschaft zwischen Ungarn und Oesterreich zuzuschreiben. In der Repräsentation des Reichstages vom Jahre 1833 wurde die Entsendung einer Reichstagsdeputation in Vorschlag gebracht, welche mit Comissären der österreichischen Erbländer in Berathung treten und zum Abschluß eines Vertrages behufs Regulirung der Zoll- und Handelsverhältnisse bevollmächtigt werden sollte. So drängte schon damals die wirthschaftliche Isolirung Ungarns zur ökonomischen Gemeinschaft mit Oesterreich hin, und es ist wohl ein höchst fragwürdiges Verdienst der Metternich-schen Staatsweisheit, wenn sie diesen Wunsch Ungarns hochmüthig ablehnte und den ungarischen Reichstag darüber belehrte, daß es nur

dem Kaiser allein zukomme, darüber zu entscheiden, inwieweit bezüglich der Verkehrsbeziehungen der Erbländer zu Ungarn etwas zu ändern sei. Ein Zoll- und Handelsbündniß, auf Ungarns Andrängen vor einem halben Jahrhundert abgeschlossen, fürwahr, wie viele Kämpfe und Krisen wären dieser vielgeprüften Monarchie erspart geblieben!

In vielen Politikern Ungarns aber dämmerte der Gedanke, daß die wirthschaftliche Entwickelung des Landes viel, aber noch nicht alles bedeute, daß die politische Freiheit erst die Impulse und die Schwungkraft zur freien und erfolgreichen wirthschaftlichen Arbeit verleihe. Die Juli-Revolution und die Einsetzung des Bürgerkönigthums verbreiteten die constitutionellen Doctrinen allüberall in Europa und seit dieser Zeit gewann auch der politische Kampf in Ungarn an Schärfe und Intensität. Neben der Forderung nach Behebung der Verfassungsverletzungen und nach wirthschaftlichen Reformen erhob sich der Ruf nach Beseitigung der feudalen Einrichtungen, nach Ausdehnung der politischen Rechte auf die bisher nicht bevorrechteten Classen, nach Umgestaltung der Verfassung auf freiheitlicher, parlamentarischer Grundlage.

In die Zeit, in welcher diese Ansätze zu Parteigruppirungen sich vorbereiteten und theilweise bereits sich vollzogen, fällt Franz Deák's Erscheinen in Preßburg und sein Eintritt in den Reichstag gestaltete sich zu einem bedeutungsvollen Wendepunkt. Der Opposition fehlte es an einem allgemein anerkannten Führer, dessen Autorität sich Alle beugten, dessen Talent die Anderen überragte, dessen Charakter Jeden bezwang. Bei aller Genialität, welche den Grafen Stephan Széchényi auszeichnete, bei aller Verehrung, welche ihm die Nation entgegenbrachte, trotz seiner hohen socialen Stellung besaß er nicht die Eigenschaften, welche ihn zur parlamentarischen Führerschaft berufen konnten. Franz Deák mußte kommen, um in diese Lücke zu treten.

Was war es, was den Táblabiró des Zalaer Comitates in so jungen Jahren zu dieser hervorragenden Rolle befähigte? Franz Deák war die potenzirte Verkörperung jenes gesunden Menschenverstandes, dem wir in der ungarischen Gentry und selbst beim ungarischen Bauer in so reichem Maße begegnen; eine eherne Logik vereinigte sich in ihm mit einem unerschütterlichen Rechtsgefühle, das ihn zur verkörperten Gerechtigkeit machte; der lauterste Charakter paarte sich in ihm mit hingebendster Selbstlosigkeit. Seine Leidenschaftslosigkeit rühmten selbst die politischen Gegner, seine unbeugsame Ueberzeugungstreue suchte ihres Gleichen. Zu allen diesen Eigenschaften gesellte sich eine staatsmännische Mäßigung, die sich von jedem extremen Schritte ferne

hielt, nicht aus Furcht oder Feigheit, sondern aus Ehrlichkeit und Gewissenhaftigkeit. Sein Scharfblick zeigte Deák immer den entscheidenden Punkt jeder Frage; er verstand es, sich in den Mittelpunkt jeder Angelegenheit zu versetzen und von dort aus sie zu beurtheilen. Verblüffende Wissenschaft des ungarischen Staats- und Privatrechtes verband sich bei ihm mit einer seltenen Kenntniß des ungarischen Volkes und seines Charakters. In den Dienst des Staatsmannes aber hatte sich eine classische Beredsamkeit gestellt. Nicht leicht hat es Jemand in gleichem Maße wie Franz Deák verstanden, großen Gedanken klaren, durchsichtigen, präcisen und doch volksthümlichen Ausdruck zu leihen. Wenn er sprach, dann suchte er zu überzeugen, nicht zu gefallen. Seine Rede entbehrte des rednerischen Schmuckes, seinem Vortrage fehlte das Pathos; logische und durchsichtige Anordnung des Stoffes, die geschlossene Kette der Argumente, Natürlichkeit und Knappheit des Ausdruckes und der warme Ton tiefwurzelnder Ueberzeugung waren die einfachen Mittel, über welche seine Beredsamkeit verfügte, die sich stets an den Verstand wendete, aber durch die Klarheit, die sie verbreitete, trotzdem die Hörer mit sich riß.

Zu alledem gesellte sich eine nicht häufige staatsmännische Eigenschaft. Man darf Franz Deák nicht zu jenen Politikern zählen, die von der Hand in den Mund leben, die sich mit dem Tage abfinden und für das, was der nächste und zweitnächste Tag bringt, den lieben Herrgott sorgen lassen. Ihn nöthigte die logische Anlage seines Geistes jede Frage, mit der er sich befaßte, bis ans Ende zu denken, in ihre Consequenzen zu verfolgen. Ihm genügte es nicht, den Ausgangspunkt zur Beurtheilung eines Gegenstandes zu gewinnen, sondern er steckte sofort die Ziele aus mit Mäßigung und Festigkeit. Deák war ein zielbewußter Staatsmann und darin lag sein Beruf zur Führerschaft, wie das Geheimniß seines Erfolges.

Wie klar Deák sich seiner Ziele war, dafür liegt ein schlagender Beleg vor in seinen Ansichten über das Verhältniß Ungarns zu Oesterreich. Von dem Augenblicke an, da er die Führerschaft einer großen Partei übernommen hatte, schwebte ein großer Gedanke ihm vor Augen: die Beendigung des dreihundertjährigen Verfassungskampfes, die endliche Auseinandersetzung und Aussöhnung zwischen Dynastie und Nation, der Ausgleich zwischen Ungarn und den übrigen Erbländern. Der Dualismus, wie er durch Deák concipirt wurde, ist nicht das Werk einer Improvisation, nicht das Ergebniß der letzten Verhandlungen; zwei Decennien vorher schon hat Franz Deák das Verhältniß Ungarns zu

Oesterreich in seinen Hauptzügen so construirt, wie es sich im Jahre 1867 gestaltete. Am 7. Juni 1847 erschien aus Franz Deák's Feder das berühmte Manifest der Opposition, die sich für den letzten entscheidenden Kampf rüstete und in diesem sprach sich Deák folgendermaßen aus: „In unserem Wirken werden wir nie der Verhältnisse vergessen, welche im Sinne der pragmatischen Sanction zwischen uns und den österreichischen Erbländern bestehen; allein wir halten auch fest an dem X. Gesetzartikel vom Jahre 1790, durch dessen klare Anordnung das durch Eid bekräftigte Wort des Monarchen unserer Nation zusichert, daß Ungarn ein freies Land und in dem ganzen System seiner Gesetzgebung unabhängig, daher keinem anderen Lande und keiner anderen Nation untergeordnet ist. Wir wollen die Interessen unseres Vaterlandes nicht in Gegensatz bringen mit den Interessen der Einheit und des sicheren Bestandes der Gesammtmonarchie; allein andererseits erachten wir es dem Gesetze, dem Rechte und der Billigkeit widersprechend, wenn Ungarns Interessen widerrechtlich jenen einzelner Provinzen untergeordnet werden, wie dies in Bezug auf unsere gewerblichen und Handelsverhältnisse seit langer Zeit unausgesetzt geschieht. Wir sind bereit auf Grundlage der Gerechtigkeit und Billigkeit zu einem Ausgleiche jener ungarischen Interessen, die vielleicht mit denjenigen der Erbländer in Widerspruch stehen, die Hand zu bieten, aber wir werden nie darein willigen, daß der Einheit des gesammten Regierungssystems, welche Manche gleich der Einheit der Monarchie als Hauptprincip hinzustellen lieben, alle unsere Interessen, auch unsere Verfassung, geopfert werden. Von dem Gesichtspunkte dieser Einheit des Regierungssystems ging auch damals die Regierung aus, als sie im letzen Viertel des vorigen Jahrhunderts uns an Stelle unseres verfassungsmäßigen Zustandes materielle Vortheile in Aussicht stellte, gegen unsere Nationalität und unsere bürgerliche Freiheit aber die heftigsten Angriffe führte; dieser Einheit des Regierungssystems wurden dereinst die verfassungsmäßigen Institutionen der österreichischen Erbprovinzen aufgeopfert und das einheitliche Regierungssystem entwickelte sich auf der Grundlage des Absolutismus. Der Constitutionalismus ist aber für uns ein Schatz, welchen wir keinem fremden Interesse und keinem noch so verlockenden materiellen Vortheile zum Opfer bringen dürfen, den vielmehr zu erhalten und auf breitere, sichere Grundlagen gestellt zu erhalten, unsere erste und heiligste Pflicht ist. Ja, wir sind überzeugt, daß, wenn die alte constitutionelle Freiheit der österreichischen Provinzen noch bestände oder wenn auch diese den Forderungen der Zeit und der Gerechtigkeit

entsprechend in die Reihe der constitutionellen Nationen treten würden und die Regierung der ganzen Monarchie in ihrem Gesammtsystem, wie in ihren Details, vom verfassungsmäßigen Geiste durchdrungen wäre, unsere und ihre Interessen, welche jetzt geschieden sind und oftmals sich vielleicht gegenüberstehen, leichter ausgeglichen werden könnten. Die einzelnen Theile des gesammten Reiches würde eine größere Interessengemeinschaft, ein größeres gegenseitiges Vertrauen miteinander verknüpfen und die Monarchie könnte, auf solche Weise gestärkt in ihrer geistigen und materiellen Kraft, sicherer den dereinst eintretenden Stürmen Widerstand leisten." Es ist unmöglich, die Aehnlichkeit dieses Schriftstückes mit der Reichstagsadresse vom Jahre 1861 zu verkennen und zu übersehen, daß in demselben im Kerne bereits wesentliche Principien des zwanzig Jahre später abgeschlossenen Ausgleiches enthalten sind.

*

* *

Im Vordergrunde der Debatten, welche den Reichstag des Jahres 1833 beschäftigten, stand die Frage des Urbariums, der Regelung der Unterthanenverhältnisse. Mit großen Hoffnungen gingen die Anhänger der Reform an die Arbeit; ihr Ziel war nicht die Abänderung, die theilweise Erleichterung der Unterthanenlasten, ihr Streben war darauf gerichtet, durch Beseitigung des Urbariums eine politische Nation zu schaffen. Acht Millionen Menschen sollten mit einem Federstriche in die Reihe der vollberechtigten Staatsbürger treten und damit erst die politische Nation Ungarns gebildet werden, die bisher nur aus etlichen hunderttausend Bevorrechteten zusammengesetzt war. Aber für den schönen Traum war die Zeit der Verwirklichung leider noch nicht gekommen. Noch war der Egoismus der privilegirten Classen ein mächtiger Factor und man zeterte über den Zusammensturz der Verfassung, sobald ein Versuch gemacht wurde, den Unterthanen gesetzliche Garantien für die Sicherheit ihrer Person und ihres Vermögens zu gewähren. Der Egoismus mußte siegen, denn die Regierung stellte sich mit ihrer Macht an seine Seite. Zwei wichtige und entscheidende Principien waren nach langwierigen Verhandlungen zur Annahme gelangt: der Unterthan sollte berechtigt sein, im Vertragswege die Giebigkeiten und Robot abzulösen und dann sein Grundstück als freies Eigenthum zu besitzen; auch die Unterthanen sollten gleich den Adeligen an Leib und Vermögen nur durch richterliches Urtheil gestraft werden dürfen. Aber gerade diese beiden Principien wurden von der Regierung verworfen; man hatte damals in

Wien bereits die rückströmende Macht der Ideen kennen gelernt und man besorgte die Rückwirkung der ungarischen Reform auf die österreichischen Verhältnisse. In Wien war man wieder um eine Idee zurück, dieselbe kurzsichtige Politik; welche die politische Bedeutung der wirthschaftlichen Einverleibung Ungarns nicht ahnte, stand auch ohne Verständniß der Frage der Bauernbefreiung gegenüber. So ward aus der Reform des Urbariums eine schwächliche, halbe Revision. Man begnügte sich, einzelne locale Mißstände abzuschaffen und die Umwandlung der Naturallasten in Geldleistungen zu gestatten. Das war das ganze Ergebniß der mächtigen Bewegung; auch in Ungarn machte erst das Jahr 1848 den Bauer frei.

In der vordersten Reihe der Liberalen kämpfte Franz Deák für die Befreiung der Unterthanen mit der Gluth der Ueberzeugung, mit der ganzen Lebendigkeit seines regen Rechtsgefühls, mit dem Pathos wahrer Menschenliebe. Der Berufung auf den todten Buchstaben des Corpus juris stellt er das Naturgesetz gegenüber, dessen kleinste Verletzung sich noch jederzeit bitter gerächt hat. Mit hinreißender Beredsamkeit schildert er Bedeutung und Werth eines freien Bauern- und Bürgerstandes für den Staat. „Der Fleiß," ruft er, „hat zwei mächtige Impulse: Freiheit und Eigenthum. Zwei gewaltige Triebe geben dem Bürger Kraft und Begeisterung zur Vertheidigung des Vaterlandes und diese zwei Triebe sind: Freiheit und Eigenthum. Nur zwei Kräfte knüpfen das Volk fest an das Vaterland und das Gesetz und diese beiden Zauberkräfte sind: Freiheit und Eigenthum." Die große Reform, wie sie Deák vorgeschwebt, erweist sich unter den gegebenen Umständen als nicht durchsetzbar; sie scheitert an dem Axiom des Corpus juris: „omnis terrae proprietas ad Dominum spectat", welches die Privilegirten als schützenden Aegisschild den Reformern entgegenhalten. Aber Deák wirft deshalb die Flinte nicht ins Korn, Schritt um Schritt kämpft er weiter, ein Detail nach dem anderen sucht er zu retten. Man gelangt zu dem Antrage, der von der Ausscheidung und Vertheilung der Weiden handelt; Deák ruft die Gerechtigkeit, die Billigkeit, die politische Klugheit an, er mahnt, man möge den Unterthanen wenigstens dasjenige nicht versagen, was sie zu ihrem Unterhalt, zu ihrer Existenz benöthigen, nachdem sie nun einmal von den politischen Rechten ausgeschlossen sind. Und dann bricht er in die Worte aus: „Tief haben wir die Unbilligkeit dieser Ausschließung gefühlt und wir sagten: Geben wir dem Volke Eigenthum an Grund und Boden, ziehen wir es näher an uns . . . Nein! antwortete die Majorität, denn omnis

terrae proprietas ad Dominum spectat, das Eigenthum aber ist heilig und unverletzlich. Gut, erwiderten wir, gestatten wir wenigstens, daß das Volk von dem Herrn, ad quem omnis terrae proprietas spectat, im Wege des freien Vertrages liegenden Besitz kaufen könne. Gott bewahre! antwortete die Majorität, das widerspricht unserer Constitution. So bedrängt baten wir endlich, daß es dem Volke möglich gemacht werde, seine Robot abzulösen und zu seinem und des Vaterlandes Wohl jene Zeit nützlich zu verwenden, die es jetzt für den Grundherrn in Verdruß und schlechter Arbeit verdirbt. Darauf kam die Antwort: Hierüber wollen wir ein anderes Mal berathschlagen, denn auch das schlägt in die Verfassung. Jetzt sind wir beim letzten Punkte unserer abgewiesenen Bitten: jetzt bitten wir Sie nur, sie mögen für die Nahrung sorgen, sie mögen das Volk, welches die Lasten des Landes trägt, nicht seines Bissens berauben. Das darf man wohl nicht mehr verschieben! Das widerspricht vielleicht nicht der Constitution! Denn das wäre eine erbärmliche Constitution, die da hindern würde, für die Ernährung mehrerer Millionen unserer nützlichsten Bürger zu sorgen." Der Kampf war ein vergeblicher; nur ein minimaler Bruchtheil dessen, was angestrebt wurde, ward erreicht. Die vereinigte Kraft der vielen Einzelinteressen, bemerkt Deák in seinem Rechenschaftsberichte, habe den Erfolg des von seiner Partei geführten Kampfes vereitelt; die Lösung der schönsten und edelsten Aufgabe der Gesetzgebung scheiterte an dem Widerstande der Regierung und der Magnaten.

Eigenthum und Freiheit bezeichnet Deák als die mächtigsten treibenden Kräfte des Staates und der Nation. Getreu seiner Parole kämpft Deák nicht nur für die Ausdehnung der Besitzfähigkeit auf alle Staatsbürger, für die Erweiterung der Rechtsfähigkeit, die ja auch eine eminente Freiheitsfrage ist; wo immer ein freiheitliches Interesse auftaucht, sahen wir ihn als Vorkämpfer und Führer der liberalen Partei in die Arena treten. Die Polenfrage gelangt vor den Reichstag. Johann Balogh, der Deputirte des Barser Comitats, beantragt, Se. Majestät zu ersuchen, daß auf dem Wege der diplomatischen Intervention die aus den Reihen der Nationen ausgelöschte polnische Nation zu neuem Leben erweckt werde. Joseph Andrássy, der Abgeordnete des Graner Comitats, lehnt diesen Antrag vornehm ab mit der Phrase: Nationen entstehen und vergehen. Da erhebt sich Franz Deák: „Nationen entstehen und vergehen, sagte mein Vorredner, der Abgeordnete des Graner Comitats. Ich glaube, er hat uns damit nichts sonderlich Neues erzählt. Allerdings lehren uns die Annalen der Geschichte, daß die eine

Nation sich erhebt, die andere zu Grunde geht; aber die Weltgeschichte hat uns nie gelehrt, daß wir einer im Wirbel der Lebensgefahr gegen das Ertrinken ankämpfenden Nation stumm und kalt zusehen, ihr nicht soweit es im Bereiche der Möglichkeit ist, beispringen." Mit tiefer Bitterkeit erinnert auch Franz Deák an die Täuschung und Enttäuschung, welche die Völker nach den Freiheitskriegen erlitten. „Als die coalirten Monarchen zum letzten Kampfe wider Napoleon's riesige Macht zogen, erklärten sie, daß sie für Europas-Freiheit kämpfen, und als die gewaltige Kraft des Feindes gebrochen war, nannten sie sich die Befreier Europas. Jeder österreichische Soldat, der an der Schlacht von Leipzig theilgenommen hat, trägt an seiner Brust die Urkunde jener rühmlichen Verheißung der Verbündeten, das kleine eiserne Kreuz mit der Inschrift „Europae libertati asserta". Schöne Hoffnungen erregten diese drei Worte in der Brust der Völker und die ehernen Buchstaben dieser kleinen Denkzeichen mahnen stumm, aber nachdrücklich an die Heiligkeit des Fürstenwortes."

Die gewaltigsten Stürme im Reichstage entfesseln die Gravamina. Die scharfen Repräsentationen der Ständetafel werden von den Magnaten verworfen oder abgeschwächt. Der rücksichtslose Tadel der Verfassungsübertretungen verletze die Achtung vor dem Monarchen, behaupteten die Anhänger der Regierung. Deák ist anderer Meinung: „Für das verletzte Gesetz mit Würde einzutreten, zeigt mehr Achtung vor dem Monarchen, als feiges Schweigen; denn jenes zeigt männliches Vertrauen, dieses furchtsamen Zweifel in Bezug auf die Gerechtigkeit der Monarchen, und eine Nation, welche die Verletzung ihrer Gesetze und ihrer bürgerlichen Freiheit in feigem Schweigen duldete, würde auch in der Stunde der Gefahr ihren Fürsten feige verlassen. Möge sich nie ein Fürst über ein feiges Volk freuen, denn Furcht und Vertrauen, Treue und Feigheit sind bei Völkern nie zugleich vorhanden."

Die Frage der Fideicommisse gelangt zur Verhandlung. Wieder führt Franz Deák die liberale Opposition; er verlangt die Aufhebung oder zum mindesten weitgehende Beschränkung der Fideicommisse. „Auch ich wünsche das Recht der freien letztwilligen Verfügung aufrechtzuerhalten, ja, ich wünsche es sogar zu erweitern. Aber dieses Recht kann sich nicht so weit erstrecken, daß der Verfügende noch in seinem Grabe ein ewiges Gesetz den Lebenden vorschreibt, ein Gesetz, welches Jahrhunderte hindurch das Aufblühen des Vaterlandes, das Aufstreben der ganzen Nation, mit einem Worte, das öffentliche Wohl seiner Eitelkeit unterwirft. Bilden die Fideicommisse nicht auch eine todte Hand für

die Nation? Und ist es nicht auch unsere Pflicht, diese Institution, die aus fremdem Boden bei uns eingeführt, erfahrungsgemäß unserem Vaterlande täglich schweren Schaden zufügt, wieder aufzuheben? Die Rücksicht auf die Erhaltung der Adelsfamilien kann die Fortdauer dieser schädlichen Einrichtung nicht rechtfertigen, denn der Schatz der Nation besteht nicht in der Erhaltung eines alten Adelsnamen, nicht in der Häufung der Vermögen in den Händen Weniger. In der Blüthezeit unseres Vaterlandes gab es keine Fideicommisse; Leopold I. führte sie 1687 ein als Geschenk für die ungarische Oligarchie. Die dem ausländischen Feudalismus entstammende Einrichtung gab man unseren Magnaten in Tausch für die letzte Clausel der goldenen Bulle." Weniger als je scheint man sich in Ungarn heute dieser Rede Franz Deák's zu erinnern; wie in Oesterreich, so werden auch in Ungarn unausgesetzt neue Latifundien unter das Band des Familien-Fideicommisses gestellt und außer Verkehr gesetzt.

Das Schicksal des Urbarialgesetzes hatte eine große Bewegung im Lande hervorgerufen; die liberale Opposition entfaltete eine mächtige Agitation und trug dieselbe in die Comitatsversammlungen. In Wien wurde man nervös, als sich die Lehren Rotteck's, Welcker's Bentham's immer mehr der Geister in Ungarn bemächtigten und der Reformgedanke deutlich die Richtung nach dem parlamentarischen Repräsentativsystem nahm. Dazu kamen die Ereignisse in Siebenbürgen, wo die Unionisten unter der Führung des Baron Nikolaus Wesselenyi so stürmisch nach der staatsrechtlichen Vereinigung mit Ungarn drängten, daß an die Auflösung des siebenbürgischen Landtages geschritten wurde. Die österreichische Regierung beschloß, die Zügel straffer anzuziehen und den Ungarn ihre starke Hand fühlen zu lassen. Eine Rede, die Baron Wesselenyi in der Szathmarer Generalcongregation gehalten hatte, bot den willkommenen Anlaß, ihn zu verhaften und ihm den Infidelitätsproceß zu machen. Der Vorgang war ein widerrechtlicher, denn nach ungarischem Staatsrechte übten die Congregationen unmittelbar und ausschließlich die Jurisdiction über ihre Mitglieder wegen der in der Rathssitzung begangenen Handlungen; ein Mißbrauch der Redefreiheit konnte nur durch die Jurisdiction selbst geahndet werden. Die Regierung ging noch weiter. In der Reichstagssitzung, in der Wesselenyi's Angelegenheit verhandelt wurde, eignete sich der Deputirte Johann Balogh dessen Rede vollständig an. Auch Balogh wurde unter Anklage gestellt und sein Mandat von der Regierung für erledigt erklärt. Eine Gewaltthat zog die andere nach sich, die Septemviraltafel

war ein williges Werkzeug der Macht. Den Angeklagten wurde die Untersuchung auf freiem Fuße verweigert, von den Vertheidigern verlangte man das eidliche Gelöbniß auf die Geheimhaltung der Acten, die Vernehmung der Angeklagten und Zeugen erfolgte nicht vor dem competenten Gerichte, sondern durch Delegirte. Der Servilismus weiß sich immer eine Theorie aufzubauen, welche die Gewissenlosigkeit verhüllen soll, und auch die Septemviraltafel fand sie. Sie identificirte die Person des Monarchen mit der Regierung, sie dehnte die Unverletzlichkeit der Person des Königs auf die Räthe der Krone aus und damit war ein ideeller Angriff gegen die Regierung zum Infidelitätsverbrechen gestempelt. Kann man sich wundern, wenn die Erbitterung immer heftiger wurde, immer tiefer fraß? In dem Kampfe um die Redefreiheit stand wieder Franz Deák an der Spitze der Opposition. Mit einem Satze deckte er jenes Taschenspielerkunststück auf, welches König und Regierung als identisch hinstellt. „Der Monarch ist das Haupt des Staates, seine Person ist heilig und unverletzlich. Die Regierung ist die Gesammtheit der Staatsbehörden, auf sie kann sich die Unverletzlichkeit des Monarchen nicht erstrecken. Die Geschichte Europas beweist, daß, wo immer und so oft das Princip aufgestellt wurde, daß die Regierung und die Person des Königs identisch sind, daß, was die Regierung thut, voll und unmittelbar der Person des Monarchen entstammt, und alles, was über die Regierung gesprochen wird, über die Person des Königs gesagt ist, ebendort und ebenso oft eine furchtbare Anarchie eingetreten ist. Denn dieses Princip führt zum Absolutismus und noch rascher zur Anarchie." An die Regierung aber richtet Deák die Mahnung: „Vor dem bloßen Worte möge sich die Regierung nie fürchten, denn die wirkliche Unzufriedenheit entsteht nur durch Thaten und das Wort kann nur dann eine Wirkung haben, wenn gehäufte Ungerechtigkeit und Gesetzesverletzungen das Gemüth des Volkes darauf vorbereitet haben. Daß es aber nicht dahinkomme, dazu hat die Regierung die Macht, auch ohne Anwendung von Gewalt." Der Kampf blieb ohne unmittelbaren Erfolg; aber ehe zur Wahl eines neuen Reichstages geschritten wurde, waren die Infidelitätsprocesse eingestellt und die Verurtheilten in Freiheit gesetzt.

Auf dem Reichstage des Jahres 1843 ist der Platz Franz Deák's leer. Bei einer starken Partei des Zalaer Comitats hatte schon Deák's Haltung in der Urbarialfrage Mißvergnügen erregt. Seither war die Frage der Steuerleistung der Privilegirten acut geworden. „Steuern wir!" und „Steuern wir nicht!" waren die Losungsworte, welche das

Land in zwei Lager theilten und dazwischen stand eine Gruppe, die berühmte „Mittelpartei", welche die gesetzliche Heranziehung des Adels zur Steuerleistung zwar perhorrescirte, aber für freiwillige Abgaben seitens der Privilegirten eintrat.

Im Zalaer Comitat war die Agitation eine überaus heftige; die Privilegirten kämpften mit den Waffen der Verzweiflung. Deák ward als Landesverräther ausgeschrien, der den Adeligen zum steuerzahlenden Bauern erniedrigen wolle. Das Zalaer Comitat verwarf die Besteuerung des Adels und am selben Tage (4. April 1843) schreibt Deák an Ludwig Kossuth: „Auch bei uns ist diese heilige Sache gefallen und ich gehe, wie ich Dir sagte, nicht auf den Reichstag." Später vernichtete das Comitat diesen Beschluß und die Instructionen für die zu wählenden Deputirten wurden nach den Anträgen der liberalen Partei festgestellt. Aber der Wahlkampf wurde von beiden Seiten — auf Seiten der Liberalen allerdings gegen den Willen Deák's — mit den äußersten Mitteln der Corruption geführt und endete mit einem blutigen Exceß, der Menschenleben kostete. Deák erklärte auf das entschiedenste, daß er die Wahl nicht annehme. Er würde, äußerte er in einem Briefe an seine Freunde, Blutflecken an dem Mandate erblicken und er würde im Reichstage nicht wagen, über die Einschränkung der Wahlausschreitungen nach der Eingebung seines Herzens zu sprechen, denn er würde auf jedem Gesichte den Vorwurf lesen, daß auch er seine Stellung der vielseitigen Kunst des Korteskedirens danke. Alle Bitten und Beschwörungen blieben fruchtlos, Deák blieb fest und er lehnte auch das ihm angebotene Mandat des Pester Comitats ab. Im Zalaer Comitat fand sich Niemand, der das von Franz Deák abgelehnte Mandat angenommen hätte, der Sitz Deák's blieb im Reichstage leer.

Der Reichstag, der im Jahre 1843 sich versammelte, empfing seine geschichtliche Bedeutung nicht durch dasjenige, was er zu Tage förderte, sondern durch das, was er vorbereitete. Hier bildete sich allmählich die moderne Parteiorganisation aus. Die conservative Partei, an ihrer Spitze Graf Emil Dessewffy, wollte das Land unter Aufrechthaltung der bestehenden Verfassungs- und Regierungsverhältnisse reformiren und dieser Partei gesellte sich schließlich auch Graf Stephan Széchényi zu. Kossuth und die überwiegende Majorität der liberalen Partei erblickten in den Municipien die Bollwerke der Freiheit; die Centralisation erschien ihnen als eine Gefahr für Ungarns Selbstständigkeit, deren Garantie sie in der Decentralisation, in der weitgehendsten Selbstregierung durch die Comitate erblickten. Eine kleine Gruppe von

Deputirten aber sammelte sich um Baron Joseph Eötvös, Anton Csengery und Ladislaus Szalay und aus diesem Fähnlein, das die Sympathien und die Unterstützung Deák's genoß, ward die Centralistenpartei, welche ein verantwortliches Ministerium als nationale Centralgewalt und eine echt parlamentarische Repräsentativverfassung forderte. Man kann nicht gerade sagen, daß sich die centralistischen „Doctrinäre“ anfangs großer Popularität erfreut hätten. Das Mißtrauen gegen die österreichische Regierung war nun einmal nicht zu bannen und diese — man denke nur an die Ernennung der Comitatsadministratoren — that alles Erdenkliche, um es lebendig zu erhalten; in dem verantwortlichen Ministerium erblickte man aber nur ein neues, bedrohliches Werkzeug der „Camarilla“. Allein wenn Deák einen Gedanken erfaßt hatte, dann hielt er auch unerschütterlich an demselben fest. In dem parlamentarischen System erblickte er das einzige Mittel zur Erreichung des Zieles, welches er sich zur Aufgabe seines Lebens gesetzt hatte, zur Beendigung des dreihundertjährigen Verfassungskampfes, dessen Convulsionen Ungarn an jedem Aufschwunge lähmten und der Monarchie die besten Kräfte entzogen. „Für Ungarn,“ schrieb Deák, „wird nur dann eine bessere Zukunft heranbrechen, wenn die Nation und die Regierung ihre Kräfte vereinigen und gemeinsam den Pfad des Gesetzes und der Gerechtigkeit wandeln.“ Das parlamentarische System war ihm die Verwirklichung dieses Verlangens, die Aussöhnung zwischen König und Volk, der Ausgleich des freien Ungarn mit einem freien Oesterreich.

Aus der Stille seines Landsitzes in Kehida lenkte Deák die Actionen seiner Freunde im Reichstage; kein wichtiger Schritt war unternommen, ohne daß Deák's Meinung eingeholt worden wäre. Unaufhaltsam drängten die Dinge nach vorwärts und als die Parteien sich im Jahre 1847 zur letzten Schlacht rüsteten, betraute die liberale Partei nicht Kossuth, sondern Franz Deák mit der Ausarbeitung ihres Programmes. Was die Gesetzartikel des Jahres 1848 zur That machten, das war in diesem Programm in lapidaren Sätzen formulirt. Endlich kam die Entscheidungsstunde. Die Märztage des Jahres 1848 waren angebrochen. Als Graf Emil Dessewffy am Abend des 1. März bei dem Hofkanzler Graf Georg Apponyi in Wien eintrat, um denselben den Entwurf eines Compromisses zu überbringen, welcher der Opposition vorgeschlagen werden sollte, fand er daselbst eine überaus erregte Gesellschaft. Ein Courier hatte die neueste Nummer der Aachener Zeitung überbracht, welche die Februarrevolution und die Entthronung Louis

Philipps meldete. Unaufhaltsam schritten nun die Dinge am Preßburger Reichstage weiter. Am 4. März wurde die von Kossuth beantragte Adresse einstimmig angenommen, welche für Ungarn wie für Oesterreich die Repräsentativverfassung forderte. Nun war die Anwesenheit Franz Deáks, des Mannes, den alle gemäßigten Elemente als Führer anerkannten, dringend geboten. Am 14. März begaben sich Baron Bela Wenckheim und Karl Tolnay zu Deák, sie überbrachten ihm eine kurze Adresse, die mit zahlreichen Unterschriften von Magnaten und Deputirten bedeckt war. Die Adresse lautete: „Theuerer Freund! In Wien ist Bürgerblut um die Verfassung geflossen. Die absolustitische Regierung Metternich's ist gestürzt, Apponyi hat abgedankt. Unter so hochwichtigen Verhältnissen ist es unsere ernste Absicht, durch Zusammenfassung des Volkes unsere Verfassung und den Thron zu festigen. Wir benöthigen Dich und wir erwarten sobald als möglich Dein Erscheinen". Zur selben Zeit erschien eine Deputation des Zalaer Komitates, welche Deák bat, das Mandat dieses Municipiums wieder anzunehmen. Baron Wenckheim und Tolnay hatten zugleich vom Grafen Ludwig Batthyány die Mission erhalten, Deák zum Eintritte in das zu bildende ungarische Ministerium zu bestimmen. „Meiner angegriffenen Gesundheit wegen," antwortete Deák, „werde ich nur schwer die Arbeit bewältigen; aber Niemand möge mich anklagen, daß ich im Interesse meines Vaterlandes nicht gethan hätte, was ich thun konnte. Ich gehe mit Euch!"

(Ein weiterer Artikel folgt.)

Oesterreich und die deutschen Handelseinigungsbestrebungen in den Jahren 1817 bis 1820.

Von Adolf Beer

Bis in die jüngste Zeit wurde die Ansicht ausgesprochen, daß Oesterreich den seit 1817 in den Kreisen der Regierungen und Bevölkerungen zu Tage getretenen Forderungen und Wünschen nach Verkehrserleichterungen theilnahmslos gegenüber gestanden habe und in Wien nicht einmal der Frage Aufmerksamkeit und Studium zugewendet worden sei. Bereits vor Jahren habe ich in meinem Werke „Die Finanzen Oesterreichs im 19. Jahrhundert" den Beweis erbracht, daß die Beschuldigung in diesem Umfange nicht begründet ist. Seitdem haben archivalische Forschungen mir neues Materiale zugeführt, welches jedenfalls mehr als zur Genüge erhärtet, daß sich die Wiener Behörden wohl zu wiederholten Malen mit der Anbahnung von Verkehrserleichterungen und später, nachdem der Zollverein im Bilden begriffen war, mit der Erörterung über die von Oesterreich zu ergreifenden Maßnahmen beschäftigt haben und nur zum Theil aus Ungeschick versäumt wurde, frühzeitig jene Bahnen einzuschlagen, wodurch eine innige wirthschaftliche Verbindung zwischen Oesterreich und Deutschland hätte bewerkstelligt werden können.

I.

Zum ersten Mal trat die Frage über Verkehrserleichterungen im Jahre 1817 an die österreichischen Behörden heran, als durch die harte Hungersnoth in Deutschland in Folge schlechter Ernten die Freigebung des Verkehres mit Lebensmitteln auf die Tagesordnung gestellt wurde.

Auch einige österreichische Provinzen wurden dadurch in Mitleidenschaft gezogen, so z. B. Vorarlberg, welches auf den Bezug von Nahrungsmitteln aus den Bodenseegebieten angewiesen war. In Württemberg wurde ein Ausfuhrverbot für Getreide erlassen, und die Klagen der Vorarlberger bestimmten die Regierung, Schritte zur Rücknahme der Maßregel zu thun. Minister Zeppelin berief sich auf den Vorgang Badens; die Wortführer in der Ständeversammlung, fügte er wörtlich hinzu, immer bereit, jede Gelegenheit zu ergreifen, um die Handlungen der Regierung mit wahrem Demagogensinne und Ton zu rügen und zu tadeln, hätten schon lange auf ein Fruchtausfuhrverbot angetragen. Der König theile die Ansichten der benachbarten Regierungen nicht, welche dem Zwecke und Geiste der deutschen Bundesacte zuwiderlaufen; er werde am Bunde den Antrag stellen, alle prohibitiven Maßregeln aufzuheben, die der Gesammtwohlfahrt und dem wechselseitigen Verkehre des deutschen Volkes nachtheilig seien.*)

In der That stellte Württemberg am 19. Mai 1817 einen hierauf bezüglichen Antrag, der in den Wiener Kreisen Gegenstand eingehender Berathung bildete, „durch Aufhebung aller außerordentlichen Beschränkungen des gegenseitigen Verkehres mit den nothwendigsten Lebensbedürfnissen in den deutschen Staaten untereinander und durch gemeinsame Maßregeln in dieser Angelegenheit die Bundesstaaten einander näher zu bringen und das gemeinsame Beste zu befördern.“ Der Referent der Hofkanzlei wies darauf hin, daß die 1801 erlassenen und 1804 und 1805 erneuerten Ausfuhrverbote von Getreide und Lebensmitteln durch den langjährigen Krieg, den erschöpften Vorrath an Körnern und Vieh, sowie durch die große Theuerung begründet und gerechtfertigt worden seien. Die Erfahrung habe jedoch gelehrt, wie wenig Verbote und Sperrgesetze entsprechen; bereits im Jahre 1810 habe daher die Hofkanzlei in einem Vortrage vom 14. December den Antrag gestellt, Freiheit des Verkehres nach Innen und Außen zu gestatten. Der Kaiser habe im April 1816 angeordnet, den Getreidehandel von allen schädlichen Beschränkungen zu befreien, bezüglich der Ausfuhr aber die Ernteergebnisse abzuwarten. Die Commission schloß sich dem Antrage des Referenten für die Abschließung eines Uebereinkommens mit den deutschen Staaten einstimmig an. Der Hofcommercienrath theilte die Ansichten der Hofkanzlei, der Finanzminister Stadion befürwortete den Antrag, Metternich führte die dafür sprechenden politischen

*) Lützow an Metternich, 14. Mai 1817.

Gesichtspunkte in's Gefecht, der Kaiser entschied in ablehnendem Sinne.*)

Eine Commission des Bundestages hatte mittlerweile einen Entwurf ausgearbeitet, welcher an die Regierungen zur Instructionseinholung gesendet wurde. In Folge der kaiserlichen Entschließung ließ Metternich in der 43. Sitzung „das aufrichtige Bedauern Oesterreichs aussprechen, daß der so hochwichtige und gemeinnützige Gegenstand — die Sicherung eines freien Verkehres mit den nothwendigen Lebensmitteln in den Bundesstaaten — zu spät zur Sprache gebracht worden sei, um sich jetzt darüber mit der Bestimmtheit äußern zu können, welche der Zweck eines feierlichen gemeinsamen Beschlusses der Bundesversammlung erheischen würde; die dermalige Abwesenheit Sr. k. Majestät von Ihren zum Bunde gehörigen Staaten könne den Administrativstellen nicht erlauben, sich für dieselbe ohne Einholung allerhöchster Weisungen verbindlich zu erklären; sie könne es noch weit weniger, wenn die Ausdehnung dieser Verbindlichkeit sich sogar auf die zum Bunde nicht gehörigen mehrere Königreiche erstrecken sollte; in dieser Lage könne der Gesandte sich nur auf die Erklärung beschränken, daß sein allerhöchster Hof darum nicht weniger sehnlich wünsche, daß die bezielte heilsame Vereinigung unter den Bundesstaaten vorderhand lediglich als eine solche, in dieser Art zu Stande kommen möge, welche sich nach reiflicher Erwägung als die zweckmäßigste anempfehlen werde."

Bekanntlich wurde zwei Jahre später die Frage über die Freiheit des Verkehres zwischen den deutschen Staaten von dem Handels- und Gewerbeverein, dessen Consulent Friedrich List war, in Anregung gebracht und auch die Bundesversammlung sah sich genöthigt, sich damit am 24. Mai 1819 zu beschäftigen. Auf den gefaßten platonischen Beschluß nahm Oesterreich Einfluß: daß die Bundesversammlung sich ohnehin mit dem Artikel 19 der Bundesacte zu beschäftigen berufen sei und dasjenige nach den Verhältnissen einzuleiten bemüht sein werde, was wahrhaft zur Beförderung des deutschen Handels, vereinigt mit dem Gemeinwohl des Ganzen, gereiche. Es verging längere Zeit, ehe ein weiterer Schritt geschah. In Karlsbad übergab der bayerische Minister Berstett am 26. August ein von Nebenius abgefaßtes Prome-

*) Protokoll der Sitzung vom 30. Juni 1817 unter dem Vorsitze des Hofvicekanzlers Freiherr von Geislern. Gegenwärtig: Freiherr von Doblhoff, Roschmann, Zweigelt (Referent), Lilienau, Hauer, Eger; von Seite der Controlorganisirungscommission: von Fradeneg; von der geheimen Hof- und Staatskanzlei: Legationsrath von Kreß; von Seite der Commerzhofcommission: Hofrath von Mertens.

moria, um wenigstens reifliche Berathung der Ausführbarkeit eines freien Verkehres zu veranlassen, und am 28. August erklärte der württembergische Minister im Auftrage seines Hofes in einer Denkschrift, daß unter die größten Beschwerden in Deutschland die Beschränkungen des Handels in den Bundesstaaten gehören und stellte den Antrag, daß in der dem Bundestage zu machenden Proposition auch die eine Erleichterung der bestehenden Handelsbeschränkungen bezweckende Interpretation des 19. Artikels der Bundesacte mit aufgenommen werden müßte.

Metternich beleuchtete die Schwierigkeiten bei der Ausführung und wünschte eine endgültige Beschlußfassung bis zu den Wiener Conferenzen vertagt. In der 35. Sitzung am 2. September wurde beschlossen, daß die Frage wegen Erleichterung des Handels und Verkehres zwischen den verschiedenen Bundesstaaten, um den Artikel 19 der Bundesacte zur möglichsten Ausführung zu bringen, soviel die Verschiedenartigkeit der Localitäten und besonders die Steuersysteme der einzelnen Bundesstaaten solches zulassen können, in der Art zur Instructionseinholung gestellt werde, um bei Wiedereröffnung des Bundestages nach den Ferien diesen Gegenstand unverweilt zu verhandeln und zu einer endlichen Beschlußnahme bringen zu können.

Von welchem Gesichtspunkte Metternich die Angelegenheit beurtheilt, geht aus einem an den Präsidenten der Commercien-Hofcommission Stahl gerichteten Schriftstücke hervor. „Die vielfachen Klagen, Beschwerden und Anträge", heißt es daselbst, „sowohl von Seite mehrerer deutschen Regierungen als auch des Handels- und Gewerbestandes in den einzelnen Bundesstaaten seien vorzüglich durch das bekannte, im vorigen Jahre erschienene neue preußische Zollgesetz veranlaßt worden. Selbst wenn dasselbe allen billigen Ansprüchen Genüge leisten würde, so werden dessen Anordnungen schon deshalb Klagen und Beschwerden veranlassen, da selbige eine seither nicht bestandene, sondern ganz neue Ordnung im Staats- und Privathaushalt für eigene und fremde Staatsgebiete mit allen davon unzertrennlichen Beschwerlichkeiten zur nothwendige Folge haben. Hiezu komme noch, daß jede Zollanordnung für die preußische Monarchie schon wegen deren geographischen Lage von dem wesentlichsten und vielfältigen Einflusse auf die Commercial- und Gewerbsverhältnisse mehrerer Bundesstaaten sein müsse, folglich schon bei diesen vielfältigen Berührungen und der Neuheit aller Verhältnisse erfordere die Berichtigung und Feststellung eines Zollsystems für die preußische Monarchie eine sehr umsichtsvolle und vielseitige Würdigung, sonst seien Klagen und Beschwerden mit und ohne Grund unvermeidlich."

„Ganz verschieden hievon sei die Lage der österreichischen Monarchie. Diese sei fast durchgängig in alte Grenzverhältnisse rückgetreten und ebenso auch in nicht erst neu geschaffene, sondern altgewohnte Mauthverhältnisse. Die geographische Lage setze auch die österreichische Monarchie in Beziehung auf Deutschland nicht in sehr mannigfaltige, sondern einfache und ebenso auf alte Gewöhnung beruhende Berührungen, sowie auch der wichtige Umstand, daß die österreichische Monarchie kein Durchgangsgebiet im Verkehre der einzelnen Bundesstaaten unter sich bilde, sondern die geographische Lage dieselbe gleichsam zu einem Schlußstein des deutschen Bundesgebietes mache, von eigenthümlichem und entscheidendem Einflusse auf deren Commercial- und Gewerbssystem in Hinsicht auf Deutschland sein müsse."

„Es sei eine Folge aller dieser Verhältnisse, daß die vielfältig erneuerten Beschwerden über Handelsbeschränkungen und Zollbeschwerungen insoferne also nicht auf die österreichische Monarchie anwendbar sein dürften und daher auch ebenso wenig unmittelbar und vollkommen gegen das österreichische Mauthsystem gerichtet wurden."

„Obschon nun die österreichische Monarchie mit einem großen Theile ihrer Staaten zum deutschen Bunde gehöre und also insoferne auch bei der näheren Erörterung des Artikels 19 der Bundesacte ein praktisches Interesse haben dürfte, so scheine jedoch eine allgemeine bloße Verlegung der österreichischen Mauthlinie in Beziehung auf Deutschland schon deshalb ebenso wenig anwendbar, als solches wohl auch nicht beabsichtigt werden möchte, da selbige sonst eine sich selbst zerstörende Scheidung im Innern der eigenen Monarchie zur Folge haben müßte; und gerade hierbei dürfte der in dem Bundestagsbeschlusse vom 20. September d. J. beigefügte Vorbehalt der Berücksichtigung der Verschiedenartigkeit der Localitäten seine geeignete Anwendung finden; allein auch ohne alle Rücksicht auf die deutschen Bundesverhältnisse könnte es doch in den eigenen Commercial- und Gewerbsinteressen der österreichischen Monarchie liegen, sei es im Ganzen, sei es in einzelnen Beziehungen, sich zu einigen geänderten Bestimmungen bereitwillig zu zeigen, wenn selbige nur dem gegenseitigen Interesse und insbesondere dem richtig angewendeten Principe der Reciprocität entsprechend festgestellt werden."

Am Schlusse erbat sich Metternich von dem Präsidenten der Commerciencommission, ihm die Ansichten über die von dem Handels- und Gewerbestande aus einzelnen Bundesstaaten als auch von den verschiedenen Regierungen vorgebrachten Klagen und Anträge im Allgemeinen

mitzutheilen und zu bemerken, welche motivirte Erklärung in specieller Anwendung auf die österreichische Monarchie bei der in Anregung gebrachten Berathung abgegeben werden könnte, um ebenso sehr das Commerz- und Gewerbsinteresse zu berücksichtigen, als auch die damit vereinbarliche nähere Bearbeitung des Artikels 19 und eine zweckmäßige Feststellung der allgemeinen, eine nähere Regelung bedürfenden Handels- und Verkehrsverhältnisse unter den einzelnen Bundesstaaten vorzubereiten.*)

II.

Auf den Wiener Conferenzen wurde zur Berathung der Handelsfrage ein besonderer Ausschuß eingesetzt, der den Vorschlag machte, die Bundesversammlung zur Bestellung einer Commission anzuweisen, der es überlassen bleiben sollte, Sachverständige heranzuziehen. Zuvörderst und vorzugsweise sollte die Bundesversammlung ihre Bemühungen dahin richten, daß die in ihrer Mitte früher eingeleitete Verhandlung wegen des freien Verkehres mit allen Arten von Getreide, Hülsenfrüchten, Kartoffeln und Schlachtvieh wieder angeknüpft und eine Vereinbarung darüber nach Möglichkeit befördert und zur Ausführung gebracht wurde. Metternich hatte Bedenken; nicht ohne Grund befürchtete er, daß ein derartiger Beschluß in Deutschland wenig befriedigen würde, auch neigte er sich der Ansicht zu, daß im Schooße der deutschen Bundesversammlung nur Wenige zu finden sein dürften, welche mit den erforderlichen Vorkenntnissen zur gründlichen Behandlung der hierbei in Betracht kommenden praktischen, technischen und wissenschaftlichen Fragen hinreichend ausgerüstet seien.

Metternich forderte den damals in Wien anwesenden Regierungsrat Adam Müller zu einem Gutachten auf. Die ziemlich umfassende „Denkschrift in Bezug auf die Ausführung des 19. Artikels der Bundesacte“ ist eine eigenartige, aber doch interessante Arbeit wie alles, was Müller geschrieben, Geistreiches und Bizarres, Richtiges und Schiefes bunt aneinanderreihend. „Die Bedrängnisse, mit denen der deutsche Gewerbestand zu kämpfen habe,“ beginnt Müller seine Ausführungen, „seien theils unvermeidliche Folgen der Kriege und Umwälzungen der letzten Jahrzehnte, und als solche wollen sie mit Muth und Ergebung getragen und können nur durch individuelle Anstrengungen und mit den Hülfsmitteln, die das Privatleben darbietet, bekämpft werden; theils

*) Metternich an Stahl 10. November 1819.

aber liegen sie in den eigenthümlichen, wenn auch größtentheils noch unberichtigten Verhältnissen der deutschen Staaten zueinander, wie in den hieraus herrührenden Beschwerlichkeiten des Verkehres, und gehören demnach in die Kategorie derjenigen Zustände, denen der 19. Artikel der Bundesacte mögliche Abhülfe verheißen habe."

Es handelt sich natürlich um Angabe der Mittel, wie dies zu bewerkstelligen sei, und Müller hält es für erforderlich, die ganz eigenthümliche und keinem auswärtigen Vorbilde anzupassende Lage Deutschlands ins Licht zu stellen.

„Seit mehr als einem Jahrtausend", schreibt er, „sind alle Versuche, Deutschland in Masse zu vereinigen, oder, im gewöhnlichen Sinne den Wortes, zu centralisiren, fortdauernd fehlgeschlagen. Niemals hat dieses Land eine Hauptstadt, niemals auch nur eine fixe und geschlossene Commercialgrenze erschwingen können. Aus denselben Gründen werden auch die frommen Wünsche in Betreff der Einheit von Münze, Maß und Gewicht durch ganz Deutschland entweder nie, oder doch nur sehr langsam, auf dem Wege der Unterhandlungen und Conventionen, zu realisiren sein. Zwischen den großen patriarchalischen Staaten des Ostens von Europa und den geschlossenen Monarchien des Westens aufgestellt, war es vielmehr allen zugänglich, der gemeinschaftliche Berührungspunkt aller."

„Daher hat man Deutschland sehr bezeichnend das Herz von Europa genannt; es ist das Land der Verständigung und der Vermittlung aller Hauptinteressen unseres Welttheiles; es zeigt sich, inwiefern man diesen seinen höheren Beruf auf den Verkehr mit den physischen Bedürfnissen anwendet, zum Vermittlungs- oder Zwischenhandel vorzugsweise bestimmt. Dieser Beruf Deutschlands folgt ebensosehr aus der geographischen Lage des Landes, als aus dem füglichen, in alle Eigenheiten der ausländischen Producenten und Consumenten eingehenden Charakter seiner Bewohner. Der europäische Welthandel vor und nach Entdeckung der Indien hat seinen Hauptstrom von und nach dem Osten und Norden von Europa durch Deutschland genommen; alle Hauptcommercialstraßen von Europa durchkreuzen dieses Land, und die meisten deutschen Städte verdanken ihre Blüthe dem Zwischenhandel, sind entweder Denkmale seines ehemaligen, oder Stationen seines heutigen Zuges. Den ebenso entschiedenen Beruf der deutschen Nation zum Kunst- und Gewerbsfleiße wird Niemand verkennen, aber es hieße alle Lehren der Geschichte verleugnen, wenn man nicht anerkennen wollte, daß ihn der Zwischenhandel geweckt, gestaltet, belebt und

unterhalten habe, daß also die Erhaltung des Zwischenhandels, seinen Stationen und Niederlassungen, d. h. die Rettung der Handels- und Marktstädte Deutschlands allen anderen Erwägungen über die ökonomische Lage des gemeinsamen Vaterlandes vorangehen und für die Vorbedingung der Herstellung unseres Wohlstandes gelten müsse."

„So gewiß Deutschland eine durch ein gemeinschaftliches System von Flüssen und Straßen, durch Klima, Natur, Sprache, Cultur und enge völkerrechtliche Bande verbundene Staatenfamilie bleiben kann und wird, so gewiß wird die große Ungleichheit der ökonomischen Anlagen aller Glieder dieser Familie in jedem einzelnen deutschen Staate durchaus verschiedenartige Verhältnisse gegen die übrigen und gegen das Ausland erzeugen, die einer gleichförmigen Begünstigung oder Beschränkung zu allen Zeiten widerstreben werden."

„Deutschland ist ein Aggregat von offenen, und mehr oder weniger geschlossenen Staaten. Je nachdem unter dem Einflusse jener ungleichen Localverhältnisse hier oder dort bald das Territorial-, bald das Commercialinteresse die Oberhand gewonnen, haben sich auch nothwendig verschiedene Grade der localen Abgrenzung ergeben müssen. Der Handel, dem nur in seltenen Fällen mit absoluter, fast immer aber mit relativer Freiheit gedient ist, hat nach Maßgabe jener Begrenzungen seinen Zug genommen, seine Capitalien vertheilt, seine Niederlassungen gegründet. An den Zug dieses Handels hat sich der Vertrieb unzähliger vaterländischer Natur- und Kunsterzeugnisse angeschlossen, und so beruht dermalen nicht nur die Mehrzahl der deutschen Manufacturen auf dem Credite, den die bedeutenderen Häuser der großen deutschen Handelsplätze bewilligen, sondern selbst die ländliche Production vieler deutschen Provinzen hat seit undenklichen Zeiten von dem Gange des Handels ihr Maß und ihre Regel empfangen. Eine plötzliche Störung dieses Ganges, in welchem Sinne sie auch versucht werden möchte, würde also nicht allein den Handel selbst, sondern sämmtliche an ihn geknüpfte Gewerbe treffen und die Errichtung einer allgemeinen deutschen Zolllinie eine der gewagtesten Revolutionen sein. Man erwäge, welchen Segen nur der Zug der nordischen und levantinischen Producte nach den deutschen Märkten und deren Austausch gegen die Erzeugnisse des französischen und britischen Kunstfleißes über alle deutschen Straßen verbreitet. Sollten die Vortheile der Fracht den Engländern, die des zuverlässigen Commissions- und Speditionshandels, welcher das Anwachsen der Capitalien so vorzüglich begünstigt und der bisher dem deutschen Städter zugefallen ist, fernerhin dem Auslande,

nämlich Riga, Warschau, Odessa und Salonichi, zu Theil werden? Das System einer allgemeinen deutschen Zollinie würde sich von dem Napoleonischen Continentalsystem im Wesentlichen nur durch die Verjüngung des Maßstabes unterscheiden. Im glücklichsten Falle würde die neue Handelssperre, da sie nicht einzelne Staaten, sondern ein ganzes System von Staaten isolirte, dieselben Resultate wie die früheren herbeiführen: denselbigen Treibhausflor einiger binnenländischer Manufacturarten und Handelszweige bei gleichen Verlusten am ausländischen Absatz, gleichem Nachtheil für die Gesammtwirthschaft und gleich unvermeidlichen Nachwehen, wenn über kurz oder lang die Natur der Dinge gegen menschliche Künsteleien ihr Recht behaupten würde."

„Hieraus ergeben sich zunächst folgende Resultate:

1. Daß jede Beförderungs-, ja selbst jede Rettungsmaßregel zu Gunsten der Anlagen des deutschen Kunstfleißes der Fabriken und Manufacturen, inwiefern dabei der eigentliche Träger aller dieser Anstalten, nämlich der Zwischenhandel, in Gefahr käme, unbedingt zu verwerfen ist; daß überhaupt

2. ein absichtliches künstliches Industrie- und Fabrikssystem wie in Frankreich oder England, welches innerhalb geschlossener Zollinien vom Mittelpunkte aus geleitet wird, auf die Gesammtheit der Staaten des deutschen Bundes keine Anwendung leidet; daß also

3. der Gang und das Gedeihen der deutschen Kunstgewerbe nächst der Leitung der einzelnen deutschen Staaten und den Einsichten oder Mißgriffen der Privatunternehmer von dem allgemeinen, außer aller menschlichen Vorberechnung liegenden Gange des Welthandels abhängt, niemals aber ein besonderer Gegenstand der legislativen Vorsorge des deutschen Bundes werden könne."

Sei daher die mechanische Einheit dem deutschen Vaterlande versagt, so erwachse den Regierungen eine um so größere Pflicht, durch gemeinschaftliche Berathung und Niederhaltung dem provinciellen Egoismus einen Ersatz zu bieten und das große Ziel gegenseitiger Ermäßigung und Modificirung der verschiedenen deutschen Handelsgesetzgebungen in ihrem Verhältnisse unter sich und zum Auslande ins Auge zu fassen. Müller untersucht nun die Beschwerden der klageführenden Parteien. Das deutsche Fabrikswesen hatte sich seiner Ansicht nach nicht naturgemäß entwickelt, sondern zum Theil den politischen und Handelsconjuncturen oder der Speculationswuth des Jahrhunderts und dem Geldwucher sein Dasein zu verdanken. Die Napoleonische Handelssperre und die gleichzeitige unverhältnißmäßige Vermehrung der Geldzeichen,

also die Speculationsmittel haben Fabriken hervorgerufen, die dem Untergange geweiht seien, als die Conjuncturen, unter denen sie entstanden, vorübergehend und die Antriebe, welche sie erzeugt, willkürlich waren. Es sei nun augenscheinlich, daß dieselben Gründe, welche einer willkürlichen Sperrung und Centralisation des deutschen Vaterlandes im Allgemeinen widersprechen, auch dem System solcher willkürlichen und geschlossenen Fabriksanlagen entgegen sein müssen. Wo eine allgemeine Zolllinie fehle, wo ein Centralmarkt und die Centralgesetzgebung in Betreff der Sitten, Bedürfnisse und Moden, welche eine Hauptstadt wie Paris oder London darbiete, mangeln, wo die natürliche Sphäre des Absatzes einer Fabrik über viele politisch getrennte Territorien greift und wo die Einflüsse des Welthandels so unwiderstehlich auf den Gang der größeren Gewerbsunternehmungen sowie auf Neigung und Geschmack der Bewohner einwirken wie in Deutschland, sei jede Manufactur, die innerhalb geschlossener Mauern und vermittelst vorzugsweiser Benützung der disponiblen todten und lebendigen, mechanischen Kräfte für die Befriedigung eines einzelnen Bedürfnisses arbeitet, eine so ungewisse als unnatürliche Anlage. Das Unwesen der großen Fabriken begann erst, seit die Baumwolle über die alten vaterländischen Webestoffe, Leinen und Wolle, siegte.

Daß die Umwälzung, welche sich vollzogen, ein Uebel sei, erscheint ihm zweifellos, nur die Größe und Tragweite desselben müsse untersucht werden; es handle sich um eine Armensache von einer Größe und Bedeutung, wie sie weder dem Bunde noch dem Reichstage jemals vorgelegen habe. Deshalb müsse eine genaue Untersuchung angestellt werden, welche auch das Ergebniß liefern werde, daß keine deutsche Regierung ihren Verpflichtungen ohne gründliche Einsicht in den Gang des Handels und des Gewerbes, also ohne wohlorganisirte Handelskammern genügen könne, ferner daß die rechtliche und ruhige Majorität des deutschen Volkes hauptsächlich nur deswegen in das Verlangen nach constitutioneller Verhandlung ihrer Interessen und nach Oeffentlichkeit der Meinungsäußerung mit einstimme, weil sie keinen anderen Ausweg sieht, dem durch unnatürliche Anwendung des Fabricationssystems der Nachbarn auf deutschem Boden bewirkten Dunkel und der Verwirklichung ihrer Gewerbsangelegenheiten zu entkommen. Ein weiteres Ergebniß der Untersuchung werde die Ueberzeugung von der Unanwendbarkeit des Principes der geschlossenen Fabriken auf deutschem Boden sein. Deutschland sei das Land der Kunst und der von den Banden der Familie unzertrennlichen Werkstätte; auch sei der Charakter der

Deutschen nach Maßgabe der unendlichen Verschiedenheit der Sitten und Localitäten zu eigensinnig und eigenthümlich, als daß seinen Bedürfnissen auf die Dauer durch die Uniformität von Fabrikserzeugnissen zu genügen wäre. Mehr oder weniger werde überall nur die deutsche Werkstätte den eigenthümlichen Bedarf befriedigen können.

Dem preußischen Zollgesetz spendet Müller ungetheiltes Los; es sei mit großer Gewissenhaftigkeit und ungemeiner Fachkenntniß der inneren ökonomischen Verhältnisse des preußischen Staates verfaßt, und bei allen Gelegenheiten habe die Regierung ihre Bereitwilligkeit gezeigt, womöglich in allgemeine oder mindestens doch in Specialnegociationen über weitere Handelsfreiheit einzugehen.

Die Klagen des Landmannes erkennt Adam Müller als berechtigt an; die Ursachen erblickt er in dem Verfall der Commercialstraßen, besonders im südlichen Deutschland, ferner in der Beschwerung anderer durch Zolllinien, welche Deutschland überall durchkreuzen. Hier handle es sich um die Rettung des gesunden Körpers, während die Klagen des Fabrikstandes nur zu vorsichtiger Cur eines unnatürlichen Auswuchses auffordern können. Das Ideal eines Völkerrechtes werde es mit sich bringen, daß jede bedeutende Veränderung in dem bestehenden Zollsysteme einer einzelnen Partei Gegenstand der Berathung mit dem Nachbarstaate werde. Ein Zollsatz oder eine Zolllinie, die das natürliche ländliche, durch die Anwendung der Jahrhunderte geheiligte Wirthschaftssystem eines Nachbarstaates in seinen Grundlagen angreife, scheine mit einer für die gegenseitige Sicherheit und Erhaltung eingegangene Bundesvereinigung unverträglich. Haben die europäischen Mächte den einzelnen deutschen Staaten ein Anrecht auf freie Wassercommunicationen für den Vertrieb ihrer Producte und die Acquisition ihrer Bedürfnisse zugestanden, so werde sich auch consequenterweise die Fortdauer eines förmlichen Kriegsstandes an den Territorialgrenzen nicht wohl behaupten lassen.

Müller findet zum Theil einen Gegensatz zwischen den Interessen des Fabrikstandes und jenen des Ackerbaues und des Kleingewerbes, denn diese letzteren Stände haben nicht dasselbe Interesse an der Hinwegräumung der inneren Barrièren, und die Regierungen daher, deren Erhaltung an Grund und Boden geknüpft sei, keineswegs das Interesse an der Freiheit des Verkehres, welche der Zeitgeist ihnen aufdrängen möchte. Ihr erstes Interesse sei die Erzeugung der Lebensbedürfnisse, dringender Nothwendigkeit, so viel als möglich auf eigenem Boden und unabhängig von der Zufuhr des Nachbars. Hierauf beruhe ihre

Selbstständigkeit, und eben daher ihre Unabhängigkeit. Der Landbau und die Gewerbe der ersten Nothwendigkeit bedürfen überall zu ihrem wahren nachhaltigen Gedeihen der Beschränkungen, welche die Natur der Dinge und eine lange Gewohnheit auferlegt; unter diesen Beschränkungen nehmen die älteren und althergebrachten Zolllinien eine wesentliche Stelle ein; sie sind in kleineren Staaten wohlthätige Hemmungen des Speculationsgeistes, der sich auch des Landbauers bemächtigen würde. Die ökonomische Revolution in Frankreich, das heißt die Verwandlung dieses Landes in eine große agrarische Manufactur, war nur der letzte Schritt in der fast seit Jahrhunderten vorbereiteten Centralisation; wer dieses Beispiel in Deutschland anwenden wollte, würde eine Vereinigung aller Particularadministrationen in eine Gesammtmasse, demnach die Mediatisirung aller 39 Bundesstaaten unter eine Centralgewalt verbreiten wollen. Im weiteren Verlaufe seiner Arbeit bespricht Adam Müller das Interesse des Handelsstandes und gelangt sodann zu folgenden Ergebnissen: die Erhaltung und Wiederherstellung des deutschen Handels und des Zwischenhandels insbesondere, seiner Straßen, Niederlassungen und Märkte sei die erste und wesentlichste Vorbedingung der Rückkehr des Welthandels und der Beruhigung der Gewerbsverhältnisse in Deutschland. Die allgemeine Aufhebung der Binnenzölle und die Errichtung einer allgemeinen Zolllinie, würden die dermalige Noth nicht nur nicht mildern, sondern steigern. Sie würden dem geschlossenen Fabrikswesen betrüglichen Vorschub leisten, die Selbstständigkeit der einzelnen deutschen Staaten beeinträchtigen, den Zwischenhandel zerstören, und über Deutschland dasselbe Unheil verbreiten, was die Napoleonische Handelssperre über den europäischen Continent. Die möglichste Freiheit des inneren Verkehres in Deutschland bei der größtmöglichsten Uebereinstimmung aller deutschen Regierungen, in den Maßregeln gegen die etwaigen Bedrückungen der deutschen Gewerbe vom Auslande her, lasse sich nur von Central-Negociationen der deutschen Cabinete erwarten, welche indeß eine vorläufig gemeinschaftliche Untersuchung des Uebels voraussetzen. Die Nothwendigkeit solcher Negociationen erhelle schon daraus, daß die erhobenen Klagen, wenn auch sämmtlich auf sehr reale Noth und Bedrängniß gegründet, dennoch einander widersprechen und aufheben, und dem Verlangen des Fabriksstandes nicht genügt werden könnte, ohne den Handel zu ruiniren, den Landbau sowie die Unabhängigkeit der einzelnen Regierungen zu gefährden. Das mit ausschweifender Vorliebe betriebene, mit der Natureigenthümlichkeit

des deutschen Landes und seiner Bewohner unverträgliche geschlossene Fabrikswesen werde nicht aufrecht erhalten werden können, sondern es werde sich hauptsächlich nur darum handeln, die Individuen zu retten, und ein jährlich anrückendes Heer von vielen tausend herd- und heimathlos gewordenen Taglöhnern in den Kreislauf des bleibenden politischen Daseins wieder aufzunehmen und unterzubringen. Das deutsche Gewerbe im Ganzen genommen, welches großentheils vermittelst des geschlossenen Fabrikswesens zu einem besonderen, unqualificirten und unnatürlichen Handelsstande ausgebildet, die großen Märkte von Deutschland bezogen und ohne Sachkenntniß nach directem Antheil an den Geschäften des Welthandels gestrebt, werde unter die Vormundschaft des Zwischenhandels zurückkehren müssen, der sein Interesse zu allen Zeiten am besten verstehen und besorgen werde. Die Regulirung des Handelsstandes selbst, die Herstellung weiser Beschränkungen der Handelsbefugnisse und die Einführung des unvergleichlichen Instituts der Handelskammern werden sich sämmtlichen deutschen Regierungen als die wesentlichsten Ameliorationen des dermaligen verworrenen Zustandes der ökonomischen Verhältnisse von Deutschland darstellen. Für das Hauptübel aber, dem nur durch gemeinschaftliche Bestrebungen entgegengearbeitet werden könne, müßte die Dunkelheit und Verworrenheit gelten, in welcher dermalen alle ökonomischen Gesammtverhältnisse der deutschen Staaten befangen sind, und wodurch jede einzelne Regierung auch bei bestem Willen verhindert werde, ihre partiellen Maßregeln dem Gesammtbedürfniß zu accommodiren. Es dränge sich die Nothwendigkeit auf, die sämmtlichen deutschen Zollsysteme untereinander zu vergleichen, ihre Widersprüche aufzudecken, eine allgemeine Temperirung derselben vorzubereiten, und eben dadurch sowohl die relativ größte Freiheit des inneren Verkehres und die öffentliche Moralität, als auch, wie sich mit Bestimmtheit voraussagen läßt, die Einträglichkeit der Gefälle zu befördern. Endlich erfordern diejenigen Hindernisse, welche sich dem möglichst freien Verkehre mit den Lebensbedürfnissen erster Nothwendigkeit durch ganz Deutschland bisher entgegengestellt, unmittelbar und dringend eine praktische Discusion und Vereinbarung, die bei gehöriger Gründlichkeit und Publicität des Verfahrens allein schon hinreichen würde, die lautesten Beschwerden des deutschen Nahrungsstandes zum Schweigen zu bringen.

Metternich zeigte sich nicht abgeneigt, der Anregung Adam Müller's Folge zu geben, aber er wünschte zuerst die Ansichten der

Commercien-Hofcommission kennen zu lernen. In einer Zuschrift an den Präsidenten derselben knüpft er an den Beschluß des Bundestages über die Anträge des sogenannten deutschen Handelsvereines an, von dem Vereine als solchem keine Kenntniß zu nehmen, „da ein selbstgeschaffener, zwischen Handelsleuten und Fabrikanten geschaffener Verein so wenig in politischer als administrativer Hinsicht anerkannt werden konnte", jedoch die Umstände, die denselben veranlaßt haben, sowie die Gegenstände seiner Beschwerden einer näheren Prüfung zu unterziehen. Der Beschluß des Bundestages habe seinen Grund zum Theil in der lebhaften Sensation, welche die Klagen des sogenannten Handelsvereines allenthalben in Deutschland gemacht hatten und in der gerechten Besorgniß, daß die Unruhestifter und Volksverführer in diesen Klagen neuen Stoff zu feindseliger Bearbeitung der Gemüther, besonders in den unteren Classen finden möchten, zum Theil aber auch in der Ueberzeugung, daß die Sache der Aufmerksamkeit der Regierungen nicht unwerth sei.

In Karlsbad habe man den Gegenstand auf die Wiener Conferenzen verwiesen. Hier sei nun der Gang und das bisherige Resultat so ausgefallen, wie sich bei einiger Sachkenntniß mit Sicherheit erwarten ließ. Man habe sich über keinen Grundsatz, über keine auch nur vorläufige Maßregel einigen können. Die widersprechendsten Ansichten, Behauptungen und Ansprüche haben die Sache, anstatt sie aufzuklären, nur noch mehr verdunkelt und verwirrt. Der einzige Gewinn aus den Debatten sei die allseitige Ueberzeugung gewesen, daß ohne gründliche Erforschung des Thatbestandes an eine befriedigende Lösung der Aufgabe nicht gedacht werden könne, und der Ausschuß habe sich dahin geeinigt, die Angelegenheit an die Bundesversammlung zu verweisen, die mit Zuziehung von Sachverständigen die weitere Bearbeitung der Sache zu übernehmen hätte. Metternich erwartete von diesem Vorgange nichts, und er befürchtete einen üblen Eindruck in Deutschland. Abgesehen davon, daß der Bundestag mit anderen Angelegenheiten stark in Anspruch genommen sei, glaubte er, daß sich unter den Mitgliedern wenige finden dürften, die mit den erforderlichen Kenntnissen ausgerüstet wären.

Unter diesen Verhältnissen erschien ihm aber der Vorschlag Müller's beachtenswerth. „Die Dunkelheit," schrieb er an Stahl, „in welche bisher die meisten auf diese Angelegenheit bezughabenden Fragen gehüllt werden, würde erhellt, eine Menge von Irrthümern, Vorurtheilen und Täuschungen zerstreut werden, die gemeinschaftliche Erörterung so vieler in die innere Verwaltung der einzelnen Bundesstaaten eingreifenden

wichtigen Punkte würde manches Mißverständniß heben, vielleicht manche Annäherung in den wechselseitigen Maßregeln, manche für das Gemeinwohl Deutschlands wünschenswerthe Erleichterung und Verbesserung veranlassen; in jedem Falle würde auf diesem Wege viel zur Beruhigung der Gemüther geschehen können, indem ein solches Verfahren nicht nur den ernsten Willen der deutschen Regierungen, begründeten Klagen ihre vereinte Aufmerksamkeit zu widmen, an den Tag legen, sondern demnächst auch richtigen Ansichten von dem, was in der Sache überhaupt möglich, sowie von dem, was ein- für allemal unausführbar sei, verbreiten und das von allen Seiten über Gewerbe- und Handelsnoth erhobene Geschrei auf seinen wahren Gehalt zurückführen würde." *)

Stahl sprach sich mit Entschiedenheit gegen die Müller'schen Anträge aus. Der Mann, antwortete er dem Fürsten, der in seinen vermischten Schriften, wo er die Gewerbefreiheit bestreitet, dieselbe mit dem Sacrament der Ehe allegorisch durch einen ganzen Aufsatz vergleiche, der in seinen agronomischen Briefen bei der Dreifelderwirthschaft eine Aehnlichkeit mit der Dreifaltigkeit finde und sie deswegen vorziehe und der in seinem Beweise von der Nothwendigkeit der theologischen Grundlage bei der Staatswirthschaft sich Hildebrand's Zeiten zurückzurufen scheine, gehe von Begriffen aus, die gänzlich von denjenigen abweichen, was man im gewöhnlichen Leben kalte, geprüfte Ueberlegung nenne. Auch in der vorliegenden Schrift blicke jene ungeregelte Phantasie, jene an die Mystik grenzende Bildersprache hindurch, die zwar dem Schriftsteller bei einer gewissen Gattung von Publicum eine Art von Celebrität erwerben könne, aber alle überlegte, an die Wirklichkeit gewöhnte Geschäftsmänner zurückschrecke.

Stahl meinte, durch die Uebertragung der Angelegenheit von hier nach Frankfurt werde blos der Ort der Discussion gewechselt, ohne dem Ziele näher zu rücken. Durch ein Comité errege man Erwartungen, die nie erfüllt werden könnten; zu allen Zeiten bedenklich, wäre dies gegenwärtig gefährlich, weil es von Schreiern ausgebeutet werden könnte. In Oesterreich aber würde die Absendung einer Persönlichkeit nach Frankfurt Mißstimmung hervorrufen.**)

Auch der Finanzminister Stadion sprach sich in ähnlichem Sinne aus; die ganze Sache sei zwecklos und wäre für Oesterreich, welches

*) An Stahl, 21. März 1820.

**) Stahl an Metternich, 28. März 1820.

in dieser Vereinigung den Vorsitz zu führen hätte, compromittirend. In Deutschland würde Oesterreich Hoffnungen erregen, die später nicht befriedigt werden dürften; auch würde man sich genöthigt sehen, an den Klagen gegen das preußische Zollsystem theilzunehmen und dieselben gewissermaßen zu vertreten; die Theilnahme Oesterreichs würde auch die österreichischen, kaufmännischen Kreise irreführen und eine fortwährende Beunruhigung erzeugen.

Der Plan Adam Müller's war hiermit begraben.

III.

Fast gleichzeitig nahm die Commercien-Hofcommission der deutschen Zolleinigungsfrage gegenüber Stellung. Die Zuschrift Metternich's vom 19. November hatte eigentlich eine Art Verlegenheit hervorgerufen. Bis dahin hatte man sich mit der deutschen Handelsfrage wenig beschäftigt und den Artikel XIX der Bundesacte als einen frommen Wunsch angesehen und sich daher über die Durchführung keine Sorge gemacht. Ueber die deutschen Zollverhältnisse besaß man im Grunde genommen keine genügenden Kenntnisse. Eine Mittheilung des Baron Handel aus Frankfurt, daß der ehemalige Director des Rheinoctroy, Eichhoff, der Vater des nachmaligen Hofkammerpräsidenten, eine Denkschrift über den freien Verkehr ausgearbeitet habe, konnte daher nur eine erfrischende Wirkung üben. Eiligst forderte Stahl Eichhoff auf, seine Ansichten über den Artikel XIX der Bundesacte vorzulegen und die ihm geeignet scheinenden Mittel anzudeuten, um den Handelsverkehr der verschiedenen Bundesstaaten im Sinne jenes Artikels zu erleichtern ohne den Souveränitätsrechten nahe zu treten. Daß Eichhoff die von dem sogenannten Handels- und Gewerbevereine aufgestellte Idee einer allgemeinen Mauthlinie an Deutschlands Grenzen für unhaltbar, die Ausführung sogar für verwerflich in Erwägung des ungeheueren Mißverhältnisses zwischen Mittel und Zweck bezeichnete, mußte die Wiener Kreise von vornherein günstig für seine Darlegungen stimmen. Daß zwischen den deutschen Staaten, deren Interesse so verschieden sei, am Bundestage eine Verständigung herbeigeführt werden könnte, hielt Eichhoff für geradezu unmöglich. Auch könne von Oesterreich rechtlicherweise nicht gefordert werden, daß es aus dem Grunde, weil ein Theil seiner Staaten sich im deutschen Bunde befinde, seine auf die Natur und die speciellen Bedürfnisse der Gesammtheit nicht minder als

---

*) Eichhoff an Stahl 15. Januar 1820.

auf die Localitäten der verschiedenen Provinzen berechnete Handelspolitik ändere, so lange die Seestaaten und fabriksreichen Länder, wie Frankreich, England und die Niederlande, bei ihrem Handelssystem beharren. Nur durch Verträge unter den einzelnen deutschen Staaten könnte irgend etwas erreicht und diese unter den Auspicien des Bundestages eingeleitet und beschlossen werden können. Vielleicht, fügte er hinzu, dürfte der gegenwärtig in Wien versammelte Ministercongreß es nicht unzweckmäßig finden, die allgemeinen Grundsätze, welche den speciellen Uebereinkünften als Norm dienen könnten, zu vereinbaren.

Eichhoff übersendete mit diesem Schreiben eine Denkschrift unter dem Titel: Ansichten über den XIX. Artikel der deutschen Bundesacte nebst Andeutungen über die Mittel, den Handesverkehr zwischen den verschiedenen Bundesstaaten zu erleichtern (Januar 1820).

Principiell, lautete seine Darlegung, ließe sich gegen die Aufhebung der Binnenzölle nichts einwenden, wenn das Verhältniß und die Stellung der deutschen Staaten gegeneinander die Ausführung dieser Maßregel vorderhand im Allgemeinen möglich machte. Eine Zolllinie sei in der That nicht viel besser als eine feindliche Veranstaltung gegen den Nachbar, dergleichen doch am wenigsten zwischen Volksstämmen von einerlei Abkunft, Sprache, Sitten und Gebräuchen statthaben sollte, nicht blos, weil es gewissermaßen dem Antriebe und der Stimme der Natur widerstrebe, sondern weil dadurch auch verwandte Geschlechter und verbündete Völker feindlich gegeneinander gestellt werden, die in Zeiten gemeinsamer Noth und Gefahr doch nur durch Eintracht und Bekämpfung des Feindes in vereinten Gliedern sich und ihren heimischen Boden retten und erhalten können. Allein wenn man berücksichtige, daß die Deutschen, wiewohl ein Volk des nämlichen Ursprunges, der nämlichen Mundart, des nämlichen Charakters und der nämlichen Sitten, sich nach einzelnen Stämmen nicht blos topographisch abgrenzen, sondern auch politisch so getrennt befinden, daß Nationen verschiedenen Ursprunges und ganz fremder Art es kaum mehr sein könnten, so müsse man gestehen, daß die Sache ihre großen Schwierigkeiten habe und es kaum zu erwarten stehe, daß es auf dem Bundestage zu einer allgemeinen Vereinbarung darüber kommen werde, zumal einige Staaten nur mit einem Theile ihres Gebietes zum deutschen Bunde gehören und schwerlich zu bewegen sein möchten, einen solchen Theil dem Systeme ihrer das Gesammtgebiet umfassenden Handelspolitik zu entrücken.

Die Wünsche des Handels- und Gewerbevereines, die Anlegung einer allgemeinen Mauthlinie an Deutschlands Grenzen gegen

das Ausland, werden damit begründet, daß es sich dann von selbst verstehe, auf dem Grundsatze der Retorsion die Einfuhr fremder und besonders englischer Fabrikswaaren entweder mittelst hoher Zölle zu erschweren oder durch Verbote gänzlich abzuhalten. Dieses könne jedoch nur der Wunsch eines Theiles der dem Handels- und Gewerbevereine angehörigen Individuen, nämlich der Fabriksinhaber, sein. Der eigentliche Handelsstand verabscheue jeden Zwang, der ihn hindere, sich nach allen Seiten ins Freie auszudehnen, und es lasse sich nicht leugnen, daß Freiheit die Seele des großen Handelsverkehres genannt werden könne. Der Handels- und Gewerbeverein sage selbst in seiner Bittschrift an die hohe Bundesversammlung: „Wie der menschliche Geist niedergehalten werde durch Bande des Gedankenverkehres, so werde der Wohlstand der Völker gebeugt durch Fesseln, welche der Production und dem Verkehre materieller Güter angelegt werden.“ Nur dann werden die Völker der Erde den höchsten Grad des physischen Wohlstandes erreichen, wenn sie allgemein freien, unbeschränkten Handelsverkehr unter sich festsetzen. Wollen sie sich aber gegenseitig recht schwächen, so müssen sie nicht nur die Ein- und Ausfuhr und den Durchgang fremder Güter durch Verbote, Auflagen und Sperrung der Schifffahrt erschweren, sondern die gegenseitige Communication ganz aufheben.

Einem Staate nach allen Registern in Zahlen seine Ein- und Ausfuhr berechnen und darnach dessen Bilanz von Vortheil und Nachtheil im Ganzen ziehen zu wollen, sei irrig, da man sich, so wie in der Heilkunde, aus der Ursache häufig verrechne, weil man die geheimen Wege, Schwung- und Federkräfte, wodurch wie hier die sich überlassene Natur, also dort der uneingeengte Trieb des Menschen zum Besserwerden und die hierauf gegründete Industrie sich zu helfen pflegen, nicht genug in Anschlag bringe. Das factisch Wahre an der Sache sei, daß lange vor und bis zur großen Revolution Deutschlands Grenze für den auswärtigen Handel fast von allen Seiten offen war und dieser Umstand vorzüglich von den Engländern benutzt wurde, um mit ihren Manufacturen und Fabrikswaaren das Land zu versehen, ohne es gleichwohl merklich ärmer zu machen. Man ließ sich jene Waaren zuführen, weil man sie daheim selbst nicht so gut und wohlfeil zugleich zu verfertigen im Stande war, und man bezahlte sie und konnte sie bezahlen, weil die englischen Einbringer wahrscheinlich an Producten und Waaren des deutschen Bodens und der deutschen Industrie so viel entgegennahmen, daß sich am Ende die Bilanz, wo nicht sehr zum Vortheile, doch auch nicht zum großen Nachtheile für Deutschland stellte.

Ein Land kann durch die Einfuhr fremder Fabricate nicht verarmen, denn da diese bezahlt werden müssen, so hört die Einfuhr auf, wenn keine Zahlungsmittel mehr vorhanden sind.

Daß man auf dem Bundestage zu einer allgemeinen Vereinbarung über unbeschränkte Handelsfreiheit im Inneren, sowie über die Anlegung einer allumfassenden Mauthlinie um die sämmtlichen Bundesstaaten herum gelangen dürfte, bestritt Eichhoff. Nur durch das Zusammentreten mehrerer Staaten, bei denen das Motiv verwandter Interessen eintreten würde, in Separatvereine, ließe sich etwas erzielen. Diese Vereine müßten sich dahin verstehen, alle Binnenzölle gegeneinander aufzuheben, die äußersten Grenzen gegen das Ausland aber, sowie gegen die zum Beitritt nicht geneigten deutschen Staaten zum Vortheil des inneren Gewerbes sowohl als zum Ersatze für die aufhörenden inneren Zollgefälle durch zweckmäßige Mauthanstalten mehr oder weniger zu schließen. Ein solcher Verein könnte vorzüglich im Nordwesten von Deutschland zwischen Preußen und anderen anstoßenden Staaten statt haben. Kein deutscher Staat befinde sich nämlich in Hinsicht des Handelsverkehres gegen seine Nachbarstaaten mehr in einem Zustande der Abhängigkeit als der preußische, theils wegen seiner geographischen Lage, theils wegen der individuellen Beschaffenheit der Landescultur und des Industriezustandes seiner Provinzen. Unmittelbar an Preußen grenzende und zum Theil darin eingeschlossene deutsche Staaten würden wahrscheinlich fast alle zum Vereine treten. Der Zweck, Handelsfreiheit im Inneren zu gründen und zweckmäßige Mauthanstalten gegen das Ausland zu schaffen, würde in dem Maße erreicht werden, wie die Zahl der an dem Vereine theilnehmenden Staaten größer werde. Ein derartiger Verein sollte unter die Garantie und den Schutz des Bundestages gestellt werden. Auf dem Bundestage sollten dann auch allgemeine Grundsätze zur Regulirung des Handels und der Schifffahrt ausgesprochen werden, um den Einrichtungen einzelner Staaten und deren Separatverträgen in Handelsangelegenheiten als Basis zu dienen, so z. B., daß auf sämmtlichen deutschen Land- und Wasserstraßen ungehindert freier Transit für alle Güter und Waaren aus dem In- und Auslande mit möglichst mäßigen und fest regulirten Abgaben statthaben solle. In diesem Geiste soll das neue System des Durchfuhrhandels in Oesterreich erschaffen und der darauf begründete Tarif abgefaßt sein. Oesterreich habe ein Interesse daran, diesen Handel vorzüglich zu begünstigen, um seine schönen, mit dem nördlichen Deutschland in Verbindung stehenden Straßen über Wien, Grätz, Laibach, Triest,

über Tirol nach der Schweiz und Italien zu beleben, sowie seine schiffbaren Ströme in größere Aufnahme zu bringen.

Ein zweiter Grundsatz, über den sich die Bundesversammlung einigen sollte, wäre, keiner fremden Waare den Eingang in Deutschland zu versagen, jedoch mit dem Vorbehalt, dieselbe an der Grenze mit solchen Abgaben zu belegen, die den doppelten Zweck erreichen ließen: den Schleichhandel nicht zu reizen, dann dem inneren Gewerbe thunlichst zu Hülfe zu kommen. Das wäre eine Mittellinie zwischen der unbeschränkten Handelsfreiheit und dem Prohibitivsystem, wiewohl, was die erstere betrifft, sich durch Vernunft und Erfahrung nachweisen ließe, daß sie keinem Staate, wo sie eingeführt gewesen, geschadet habe, noch unter gewissen Umständen so leicht schaden könne.

Das Retorsionsrecht in Handelssachen sei ebensoviel wie das jus talionis in der alten Criminaljustiz. Wie hier dem Verletzten nicht geholfen wurde, wenn der Thäter Glied gegen Glied auf die nämliche Art verletzt wurde, so könne es doch sogar sehr schädlich werden, wenn ein Staat zu Retorsionsmaßnahmen greift.

Ein dritter Grundsatz, über den sich der Bundestag einigen könnte, wäre dann die unbeschränkteste Freiheit des Getreidehandels zwischen allen Provinzen des Staatenbundes. —

Die Denkschrift Eichhoff's machte großen Eindruck und wurde auch bei der Antwort der Commercienhofcommission an Metternich stark benützt. Auch einige Ideen der Müller'schen Arbeit wurden in verwässerter Gestalt eingeflochten. Die Klagen des deutschen Handels- und Gewerbestandes, sowie die eingebrachten Beschwerden und Anträge, hieß es in dem Präsidialschreiben an Metternich vom 20. Mai 1820, laufen im Wesentlichen darauf hinaus, daß das Stocken des Handels und der Gewerbe in Deutschland vorzüglich und in erster Linie den verschiedenen Zollsystemen der deutschen Bundesstaaten und den vielen Mauthen und Zolllinien im Inneren Deutschlands zuzuschreiben sei. Die Ansichten Jener, deren Klagen sich ausschließlich um den Zollstock drehen, verrathen eine offenbare Unkunde der wahren Grundursachen der Handelsstockung. In der ganzen civilisirten Welt trete die Erscheinung zu Tage. Langwierige Kriege haben, wie der Erfolg lehren mag, überall Noth und Verarmung hervorgerufen. Dies sei auch nun in Folge des lange dauernden Revolutionskrieges eingetreten. Je mehr Einschränkungen in den Privathaushaltungen vorgenommen wurden, desto tiefer sank das Nationalbedürfniß und die Nachfrage. Das gigantische zehnjährige Continentalsystem gewährte der Industrie einen außerordentlichen

Schwung; es entstanden allenthalben neue Fabriken und Gewerbe, die nach Beseitigung des Continentalsystems mit den geänderten politischen und commerciellen Verhältnissen unwiderbringlich zu Grunde gingen. Zugleich müsse darauf hingewiesen werden, daß auch in Folge des eingeschränkten Militäraufwandes manche Industriezweige leiden mußten; endlich sei im Welthandel durch den überwiegenden Einfluß Englands und durch die unglaublichen Fortschritte der Vereinigten Staaten eine gewaltige Umwälzung eingetreten, die nicht ohne Rückwirkung auf Deutschland bleiben konnte.

So richtig im Wesentlichen diese Bemerkungen sind, so zutreffend der Hinweis, daß in Zeiten noch größerer Zersplitterung des deutschen Volkes Handel und Industrie ungemein blühend waren, um so eigenthümlicher ist die Bemerkung, daß die jüngsten zollpolitischen Maßnahmen Preußens die trüben wirthschaftlichen Verhältnisse der deutschen Staaten hervorriefen. Denn offenbar gehe die Tendenz des preußischen Cabinets dahin, sich Deutschland in der bedrängten Zeit tributär zu machen. In Folge der Durchgangszölle besteuere Preußen nicht blos seine eigenen Unterthanen, sondern auch jene der übrigen deutschen Staaten.

Die Möglichkeit der Bildung eines einheitlichen deutschen Zollgebietes wird mit dem Hinweise auf Oesterreich, England und Dänemark, die auch im Besitze nicht zum deutschen Bunde gehöriger Territorien sind, in Abrede gestellt; die Einbeziehung der Hansastädte sei nicht möglich; mit unendlichen Schwierigkeiten würde die Gesetzgebung eines solchen Zollsystems in Bezug auf Grenzmauthämter, Zollcordone, Inspectorate, Vertheilung der Einnahmen und Ausgaben verbunden sein.

Diese Behauptung ist durch österreichische Erfahrungen auch erklärlich, auf welche in der Zuschrift hingewiesen wird, wo allerdings gewaltige Schwierigkeiten überwunden werden mußten, ehe der Maria Theresianische Gedanke der Schaffung eines einheitlichen Zollgebietes, worauf die Regierung jener einzigen Frau lossteuerte, voll zur Verwirklichung kam. Eigenthümlich muthet es uns an, wenn gesagt wird: „Es leuchte Jedermann ein, der mit der Natur und Wesenheit der höheren Staatscommercialleitung und mit den Grundsätzen der Staatswirthschaft vertraut sei, daß es platterdings unmöglich sei, unter 38 Staaten von der verschiedenartigsten Größe, Staatsinteressen, Grundsätzen und Gesinnung, deren Herrscher jeder für sich Souverän sei, wenn sie sich auch in den engsten Bund vereinigen, ein allgemeines,

gemeinsames, alle Staaten einschließendes, zwangsweises Handelssystem zu begründen."

Der sich so nennende deutsche Verein irre sehr, wenn er etwa meine, daß England, dessen überspanntes Schulden- und Anleihesystem, dessen drückende und zur Bestreitung der Staatsausgaben doch nicht zureichende Steuerlast, dessen Unglück verkündende Armentaxen und andere Verhältnisse eine bedenkliche Stockung des Handels und Erwerbes und eine gefährlichere Volksstimmung hervorgebracht haben, als der deutsche Zollstock und das Geklatsche und Geschreibsel einiger elender, neuerungssüchtiger deutscher Schwindelköpfe, die Wiederauflebung eines Echantillons des ehemaligen Napoleonischen Continentalsystems eben in diesem Momente mit gleichgiltigen Augen ansehen würde. Der genannte Verein habe alle jene politischen und mercantilischen Reactionen übersehen, welche selbst von Amerika, Frankreich und Rußland zu besorgen wären, wenn Deutschland ein so allgemein Aufsehen erregendes, schon an und für sich schädliches und unhaltbares System annehme.

Aber auch darin irre dieser sogenannte deutsche Verein, dem man überhaupt mehr Gehör gegeben zu haben scheine, als er verdient, wenn er glaubt, daß, wenn nur einmal das Retorsionsrecht gegen gewisse Staaten ausgeübt wäre, dann Diejenigen, die es betreffe, sich leicht zur Eingehung von Handelstractaten herbeilassen würden, weil Handelstractate überhaupt nach richtigen staatswirthschaftlichen Grundsätzen schon großen Handelsstaaten selten, weit weniger aber einem Staatenbunde conveniren können, und auch nicht wohl zu vermuthen sei, daß irgend ein großer Handelsstaat sich leicht irgend eine Begünstigung durch ein in der Art ausgeübtes Retorsionsrecht werde abringen lassen.

Was Oesterreich insbesondere anbelangt, so liegen dessen deutsche Bundesantheile an den äußersten Grenzen von Deutschland und stehen dem deutschen Handel nicht im Wege. Das österreichische Prohibitivsystem bestehe seit mehr als 30 Jahren in voller Kraft. Dieses System, unter dessen Schutz die Industrie aufgewachsen, worauf eine Menge von Capitalien verwendet wurden, in der gegenwärtigen kritischen Zeit, wo die Fabriken kaum aufzuleben anfangen, aufzuheben, und die Grenze zu öffnen, könne wohl mit Billigkeit Niemand verlangen, ebensowenig, daß Oesterreich etwa die neu erworbenen Provinzen von diesem Systeme ausschließen, diese den Engländern und Franzosen öffnen und dagegen von den alten Provinzen durch Zollcordone im Inneren der Monarchie trennen solle.

Die Frage, ob Oesterreich nicht doch etwa es seinem Handelsinteresse angemessen finden dürfte, besondere Handelsconventionen mit den deutschen Staaten abzuschließen, wird dahin beantwortet, daß derartige Handelsconventionen in der Regel, wenn sie nicht blos leere freundschaftliche Versicherungen sein sollen, Ausnahmen der in einem Staate bestehenden Handels- und Zollgesetze stipuliren und sohin besondere Begünstigungen enthalten. Solche Ausnahmen, sie mögen sich auf Ein- oder Ausfuhrverbote oder auf Zollgebühren erstrecken, seien immer Wunden des Gesetzes, zerstören den Zusammenhang des auf Combinationen und Berechnungen gegründeten Zollsystems, das in Oesterreich einen umfassenden Zweig der inneren Administration bilde, und seien, nachdem sie auf lange Zeit die Hände binden, um so lästiger, als bei den immer beweglichen Handelsereignissen so leicht Umstände eintreten können, die Abänderungen schnell erheischen, deren freie Wahl keinem Zwange von außen unterliegen dürfe. Derlei commercielle Begünstigungen einer einzelnen Nation seien entweder eine bloße Täuschung, indem sie sich nur auf Artikel erstrecken, welche ohnehin vorzugsweise von diesen bezogen werden können, oder eine mittelbare Feindseligkeit gegen die übrigen Staaten, die sich dadurch zu Repressalien aufgefordert finden könnten.

Die Commercienhofcommission würde, bestünde noch in der commerciellen Welt nirgends ein Prohibitivsystem, gewiß auch nicht zuerst auf die Einführung eines solchen in Oesterreich angetragen haben, allein da die meisten großen Staaten commerciell abgeschlossen sind, müsse sie sich auch besonders in dieser kritischen Zeit aus voller Ueberzeugung und strenger Dienstpflicht vor jeder, wenn auch beim ersten Anblick noch so gering erscheinenden Aenderung oder Modification des bestehenden allgemeinen Systems feierlich verwahren.

Das Verlangen und der Antrag, zwischen den 38 Bundesstaaten ein allgemeines Zollsystem zu begründen, den Verkehr innerhalb der Grenzen ganz frei zu lassen und Retorsionsmaßregeln vorzüglich gegen England und Frankreich auszuüben, sei nicht nur praktisch unmöglich, sondern würde das Uebel noch vermehren. Oesterreichs Zoll- und Handelssystem stehe nach der geographischen Lage dieser Monarchie dem deutschen Handel und der deutschen Industrie nicht im Wege, vielmehr habe Oesterreich für den Wohlstand Deutschlands durch dessen so äußerst billigen Tarif über die ersten Lebensbedürfnisse unzählige denselben gleichgeartete Artikel, ferner durch seinen billigen Tarif des Transitohandels, durch sein Bestreben, die Land- und Wassercommunication

zwischen seinem Staate und Deutschland herzustellen, alles gethan, was man von ihm nur immer verlangen könne. Daß aber Oesterreich sein, in Hinsicht verschiedener Artikel, vorzüglich der Leinwand, der Baum- und Schafwoll-, der Seidenwaaren nebst einigen anderen seit 30 Jahren eingeführten und zur Rettung seiner alten Fabriken auch über Tirol und die italienischen Provinzen ausgedehntes Prohibitivsystem des deutschen Bundes wegen ohne Erregung des bedenklichsten Mißvergnügens nicht aufgeben könne, daß mithin es in Oesterreichs Handelsinteresse nicht liege, der Bundesstaaten wegen irgend eine Initiative beim deutschen Bunde selbst zu nehmen, weil jede diesfalls von ihm gepflogene Verhandlung nur unzeitige Hoffnungen erregen dürfte, die von Seiten Oesterreichs nie erfüllt werden könnten. Vorzüglich Preußens Zollsystem vom Jahre 1818 habe zu all den gerechten Klagen in Deutschland Anlaß gegeben, daher es vorzüglich an Preußen sei, durch Ermäßigung seiner Zölle, vorzüglich hinsichtlich des Durchzugshandels zu Wasser und zu Land, die aufgeregten Gemüther zu beruhigen; endlich, wenn Preußen, wie es scheint, in nichts von seinem, nicht wohl verstandenen Interesse etwas nachgeben wolle, erübrige nichts anderes, als daß die kleineren Bundesstaaten in Hinsicht der nothwendigsten Bedürfnisse sich wechselseitig ausgleichen. —

Als sodann die Verhandlungen im Schoße der Conferenz stattfanden, sprach Metternich, augenscheinlich durch die Darlegung der maßgebenden Behörde beeinflußt, die Ueberzeugung aus, daß ein allgemeines deutsches Handelssystem und eine die gesammten Bundesstaaten umfassende Handelsgesetzgebung wohl nur als fromme Wünsche zu betrachten seien, in der Wirklichkeit aber jeder Regierung überlassen bleiben müsse, auf praktischem Wege, durch freie Berathung und Vereinbarung mit ihren Nachbarn das Mögliche zu erreichen. Und wenn er die folgende Sitzung mit der Bemerkung eröffnete, daß man sich über einige Punkte, wozu der Verkehr mit Getreide und Lebensmitteln gehörte, einigen könnte, so mochte er hoffen, die Zustimmung des Kaisers binnen wenigen Tagen zu erhalten.

Bekanntlich führten die weiteren Verhandlungen im Schoße des Bundestages zu keinem Ergebnisse, wozu die Haltung Oesterreichs wohl zumeist beigetragen hat. Die günstige Gelegenheit, eine vielleicht tonangebende Stellung einzunehmen, war verabsäumt worden. Den Versammlungen einiger deutscher Staaten, um durch Vereinbarung unter sich Abhilfe zu schaffen, schenkte man in Wien wenig Beachtung; man glaubte nicht, daß dieselben zu einem Ergebnisse führen werden. Erst nach Jahren

erwachte man aus dem Schlummer, als die ersten Schritte zur Annäherung des Südens an den Norden gemacht wurden.

IV.

Während die Diplomaten über die Verkehrserleichterungen beriethen, befand sich auch Friedrich List in Wien, um vereint mit seinen Genossen auf die Conferenzmitglieder Einfluß zu nehmen. Wie sein Biograph Ludwig Häußer berichtet, kam er mit großen Hoffnungen nach Wien. Er hatte in Stuttgart und München freundliche Aufnahme gefunden, in Karlsruhe trug man sich bekanntlich mit ähnlichen Plänen, in Berlin hatte Hardenberg förmliche Zusagen gemacht.

Von Wien aus schrieb List an seine junge Frau hoffnungsvolle Briefe. Selbst die österreichische Regierung soll durchgängig den besten Willen zeigen, das wahre Wohl des Vaterlandes zu befördern, meldet er am 10. Januar seiner Gattin; zwar hege sie von dem, was dem Ganzen nützlich und nothwendig sei, noch entgegengesetzte Grundsätze, da aber die Absichten durchaus gut seien und die Opposition nur in den Verschiedenheiten der Ansichten liege, so sei zu hoffen, daß dieselbe für den Plan gewonnen werde. List war in Wien unermüdlich thätig; er äußerte sich, von hervorragenden Männern Zusagen erhalten zu haben und scheint bis zum letzten Augenblicke eine günstige Entscheidung erwartet zu haben.

List und Genossen richteten an den Kaiser folgende Eingabe:

Allerdurchlauchtigster, Großmächtigster Kaiser!
Allergnädigster Kaiser und Herr!

Eurer k. k. Majestät nahen sich die unterthänigst Unterzeichneten, durchdrungen von den Gefühlen tiefster Ehrfurcht und kindlichen Vertrauens, womit alle Völker deutscher Zunge gegen Allerhöchst dieselben erfüllt werden, so lange sie sich noch jenes heiligen Bandes zu erinnern vermögen, das ihnen gegen Eure Majestät einst Kindesrechte gab.

Durchdrungen von dem Gefühle der innigsten Dankbarkeit, womit Allerhöchstdieselben als Retter des deutschen Vaterlandes, als Begründer einer neuen Ordnung der Dinge Deutschlands Völker aufs Neue sich verbunden haben, wagen sie es, neue Ansprüche auf das Herz Eurer Majestät geltend zu machen, im Namen des deutschen Nahrungsstandes flehentlich zu bitten, daß Allerhöchstdieselben das begonnene große Werk vollenden und dem Wohlstande des Gesammtvaterlandes auf ebenso feste Grundlagen stellen möchten, als seine politische Selbst-

ständigkeit. Daß die allerunterthänigst Unterzeichneten nicht blos ihre Privatansichten, sondern die sehnlichsten Wünsche des ganzen deutschen Nahrungsstandes aussprechen, dafür zeugen jene Tausende von Bittstellern, welche seit Jahren die hohe Bundesversammlung um Hülfe angefleht haben, dafür zeugen die Stimmen aller Volksclassen, welche aus allen Gegenden Deuschlands immer lauter und kläglicher ertönen.

Allgemein ist die Ueberzeugung verbreitet, daß Deutschland zugrunde gehen müsse, wenn nicht die Beschränkungen des Verkehres im Innern aufgehoben, wenn nicht durch eine gemeinsame Douane an den Grenzen des Bundes, sowie durch gemeinschaftliche Handelstractate mit fremden Staaten das Interesse der deutschen Industrie gewahrt werde.

Es wäre ein eitles Beginnen, wenn wir uns unterfangen wollten, hier die Nothwendigkeit dieser Maßregeln und die traurigen Folgen ihrer Unterlassung zu schildern, da das System, welches Eure Majestät in Allerhöchstihren Staaten in Ausführung gebracht haben, gleichfalls auf jene zwei Hauptsätze gestützt ist:

Den Verkehr im Innern frei zu machen und den verderblichen Einwirkungen fremder Handelssysteme durch Douanen und Verträge zu begegnen.

Wir erlauben uns nur die Ueberzeugung auszusprechen, daß der große Zweck Eurer Majestät einzig im Vereine mit Deutschland vollständig erreicht werden kann, weil die Staaten Eurer k. k. Majestät mit einziger Ausnahme der Königreiche Ungarn und Dalmatien durch ihre geographische Lage, durch ihre Erzeugnisse, Verkehrsverhältnisse u. s. w. mit dem übrigen Deutschland aufs innigste verbunden sind und ohne Nachtheil für sich selbst und für das übrige Deutschland von demselben mercantilisch nicht getrennt werden können.

Es sei uns Allergnädigst vergönnt, einen gedrängten Umriß der Vortheile zu geben, welche den Staaten Eurer Majestät aus einer Douanelinie erwachsen würden, durch welche alle zum deutschen Bunde gehörigen Länder nebst den italienischen Staaten Eurer Majestät umschlossen würden.

Der Hauptvortheil bestünde wohl darin, daß dann die fremden Fabricate aus Frankreich und England gänzlich abgehalten werden können. Gegenwärtig ist die Einschwärzung so stark, daß Einfuhrsverbote für das Inland nur nachtheilig wirken können, weil ungeachtet den inländischen Fabriken nur geringer Vortheil dadurch zugeht, die Unterthanen Eurer Majestät nunmehr noch die Einschwärzungsprämie bezahlen müssen. Es ist auch eine bekannte Thatsache, daß überall an

den Grenzen Assecuranzgesellschaften für die Einschwärzung bestehen. Die Staaten Eurer Majestät werden aber nicht nur an den Vortheilen participiren, welche durch Ausschließung fremder Fabricate entstehen, sondern es wird auch die Erweiterung der Industrie und des Wohlstandes in dem übrigen Deutschland in mannigfacher Weise wieder wohlthätig auf sie wirken.

Bisher gingen große Summen für Seidenfabricate aus Deutschland nach Frankreich, andererseits führen die italienischen Staaten Eurer Majestät große Quantitäten Rohseide nach fremden Staaten aus, da die Masse des rohen Erzeugnisses dort zu groß ist, um unter den gegenwärtigen Verhältnissen im Inlande verarbeitet zu werden. Durch eine Bundesdouane aber würden die Seidenfabriken Wiens in den Besitz desjenigen Absatzes gelangen, welchen bisher die Fabriken von Lyon und Paris in dem westlichen und nördlichen Deutschland behaupten. Diese Hauptstadt würde dann in den Stand gesetzt, an der Stelle des Auslandes die Moden anzugeben und vermittelst der Messestätten Leipzig und Frankfurt den Norden mit Seidenwaaren zu versehen. Die Seidenfabriken in den Provinzen würden blos rücksichtlich der geringeren Sorten mit ihnen concurriren können. Auf diese Weise dürfte auch die Production des Urstoffes in Italien sich erweitern, während die österreichische Seidenfabrication ungemein gewinnen würde.

Die Production der Schafwolle und die Wollenfabriken sind ohne Zweifel höchst wichtige Productionszweige in den Staaten Eurer Majestät. An Schafwolle wird in Böhmen, Mähren und Ungarn so viel erzeugt, daß sie auch unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht im Inlande verarbeitet werden kann.

Die Abhaltung französischer und englischer Tücher müßte also in doppelter Hinsicht auf die Staaten Eurer Majestät wohlthätig wirken, denn einerseits wird die Wolle zu höheren Preisen entweder im Inlande oder nach dem übrigen Deutschland abgesetzt werden, andererseits würden die österreichischen Fabriken in den Engländern und Franzosen abgenommenen Absatz mit den übrigen deutschen Fabriken sich theilen. Die Concurrenz der letzteren dürften die österreichischen Wollenfabriken nicht besorgen, nachdem sie bereits zu einem so hohen Grade von Vollkommenheit gelangt sind, daß sie schon jetzt große Quantitäten ihrer Erzeugnisse nach der Schweiz und allen Theilen von Deutschland absetzen.

Steiermark lieferte vormals für große Summen an Eisen- und Stahlwaaren, Sicheln, Sensen u. s. w. nach Deutschland. Die Vortrefflichkeit des Urstoffes machte diese Waaren sehr beliebt. Nürnberg

bezog allein für Millionen und versandte sie größtentheils in fremde Länder und Welttheile. Die Einfuhrs- und Zwischenzölle, sowie die fremde Concurrenz haben in neueren Zeiten diesen Handel fast gänzlich zerstört, und die steirischen Fabriken empfinden die Folgen davon nicht minder als die auswärtigen Kaufleute. Durch Aufhebung der Zölle im Innern und durch Prohibitivgesetze gegen das Ausland würde auch diese bedeutende Fabrication schnell wieder aufleben.

Aus gleichen Gründen liegt der einst so blühende Handel Böhmens mit Spiegeln, Hohlglas und Granaten darnieder. Die Leinwandfabrication in der Lausitz, Böhmen und Schlesien, ein Erwerbszweig, welcher sonst die große Volksmasse jener Länder nährte, hat einen erschütternden Stoß erlitten, seit die Engländer sich der ausländischen Absatzwege bemeistert haben.

Der immer mehr zunehmenden Einfuhr der inländischen Leinwand droht ihre gänzliche Ausschließung auf deutschem Boden, jene Einfuhrsperre aber, welche in Italien gegen die schwäbische Leinwand angelegt worden ist, richtet auch diese Länder zu Grunde, ohne eben auf die Fabrication in Böhmen, Mähren, Schlesien merklich zu wirken. Nur Retorssionsmaßregeln des vereinigten Deutschland gegen England, Handelstractate mit den nordischen Staaten, mit Spanien, Brasilien u. s. w. und Freiheit des Verkehres im Innern Deutschlands können die beabsichtigte Wirkung hervorbringen.

Der Ruin der Fabriken in Deutschland hat ferner bewirkt, daß die Bergwerksproducte Oesterreichs, z. B. Pottasche, Kupfer, Quecksilber, Zinnober, Schmalte, welche einst so stark begehrt waren, daß man Mühe hatte, sie von den Verschleißdirectionen zu erhalten, nunmehr aufgespeichert liegen bleiben.

In gleicher Verbindung mit der deutschen Fabrication steht der levantinische Handel. Wenn Deutschland nichts fabricirt, so bedarf es der Rohstoffe und Producte der Levante nicht, so kann es keine Waaren dahin senden. Wie vortheilhaft war aber nicht dieser Handel für die Seehäfen Eurer Majestät und für das Land, durch welches er seinen Zug nahm? Die Aufrichtung der deutschen Industrie und ein tüchtiges Handelssystem würde den Seestädten Venedig, Triest und Fiume ihre alte Bedeutendheit wiedergeben und den Bergwerksproducten Eurer Majestät den früheren Absatz wieder erschließen.

Welche Provinz, welche Handelsstadt, welchen Productionszweig man in Betracht zieht, immer ergibt sich, daß aus einer solchen Vereinigung große Vortheile für die Staaten Eurer Majestät erwachsen.

Wir erwähnen nur noch des Weinbaues in Ungarn, Oesterreich und Tirol und des ungarischen Tabaks.

Durch Erwiderung der Auflage, womit Frankreich die Einfuhr deutscher Weine beschwert, würde Weinen dieser Länder in Sachsen, Preußen, Bayern und Oberschwaben ungleich größerer Absatz verschafft, und da die Zollsätze gegen Ungarn dem Ermessen Eurer Majestät lediglich anheimgestellt bleiben müßten, so würde dem dortigen Tabak, dessen Güte immer mehr anerkannt wird, durch ganz Deutschland der Markt geöffnet.

Daß die Fabrication in Schafwolle, in Seide, Flachs, Eisen und Stahl, sowie die Urproduction, der Bergbau und Zwischenhandel in den Staaten Eurer Majestät durch ein gemeinschaftliches deutsches Handelssystem durch freien Verkehr im Innern Deutschlands gewinnen, wird kaum in Zweifel gezogen werden, dagegen dürfte sich in Ansehung der Baumwollfabrication der Einwand vernehmen lassen, daß die österreichischen Fabriken bei freier Concurrenz den sächsischen unterliegen müßten — indessen muß bei näherer Beleuchtung auch diese Besorgniß verschwinden.

Baumwollfabriken werden in den Staaten Eurer Majestät nie ein gesundes Leben gewinnen, solange die Engländer mit denselben entweder in offenem Verkehre oder vermittelst der Einschwärzung concurriren können. Diese Fabriken sind nämlich in England durch das Maschinenwesen so sehr vervollkommnet und in Ansehung des Ankaufes der Urstoffe, des Brennmateriales, des Transportes, des Arbeitslohnes (da unter der Rubrik Armentaxe den Arbeitern vielleicht die Hälfte ihres Bedürfnisses aus öffentlichen Mitteln verschafft wird), dann in Ansehung der Ausfuhr durch Rückzölle so sehr begünstigt, daß die dortigen Fabriken ihre Waaren immer um ein Bedeutendes wohlfeiler geben können als die Deutschen. Dazu kommt noch, daß die englischen Fabrikanten, welche durch Umstände genöthigt sind, ihre Waaren um jeden Preis loszuschlagen, gar häufig große Massen auf die deutschen Märkte herüberwerfen und hier zu einem Preise verkaufen, wodurch ihnen kaum der Werth des Urstoffes ersetzt wird. Da auf diese Weise der Einschwärzungsgewinn nach den österreichischen Staaten ungemein groß ist, während die Gelegenheit zur Einschwärzung längs der Landesgrenze von den deutschen Märkten immer sehr leicht bleibt, so ist klar, daß die jetzige Douane den österreichischen Fabriken keinen zureichenden Schutz gewähre. Anders würde es sich verhalten, wenn die Douane an die Meeresküste vorgerückt würde. Dadurch würde die Einschwärzung

englischer Waaren fast gänzlich verhindert, wogegen nun freilich offene Concurrenz mit den übrigen deutschen Fabriken einträte. Diese Concurrenz würde jedoch die österreichische Fabrication stärken, während eine heimliche sie vernichtet. Der Vorsprung nämlich, welchen die Fabriken des übrigen Deutschlands vor den österreichischen voraus haben, besteht nur in etwas größerer Uebung, nicht aber in so außerordentlichen Begünstigungen, wodurch ihnen möglich würde, bedeutend geringere Preise zu machen. Eine solche Concurrenz ist nicht zu fürchten, sie wirkt vielmehr wohlthätig; denn wo der Vorsprung der Concurrenz von Eigenschaften herrührt, die durch Anstrengung Jedermann erreichbar sind, da ist die Concurrenz immer nur ein Sporn zur Nacheiferung. Dabei ist ferner wohl in Anschlag zu bringen, daß in den ersten Jahren nach Errichtung der Bundesdouane alle jetzt bestehenden Fabriken vollauf zu thun haben werden, um nur das innere Bedürfniß zu befriedigen, daß also den österreichischen Fabriken hinlängliche Frist gegönnt wird, ihre fernere freie Existenz zu begründen.

Wenn diese Vereinigung in jeder mercantilistischen Beziehung allen Staaten des deutschen Bundes als höchst vortheilhaft erscheinen muß, so dürften höhere Rücksichten dieselbe als eine politische Nothwendigkeit darstellen.

Es ist klar, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Masse der deutschen Nation gänzlich verarmt: man darf aber nicht vergessen, daß die Unabhängigkeit der Staaten und die innere Ruhe derselben heutzutage zum größten Theil auf ihren ökonomischen Zuständen beruhen. Schon beginnt auch die wohlhabende Classe des deutschen Nahrungsstandes von ihrem Capitale zu zehren. Diese stellt noch ihre ganze Hoffnung darauf, daß die Allerhöchsten Souveräne Deutschlands den 19. Artikel der Bundesacte dergestalt in Vollziehung setzen werden, wie es die Natur der Sache, die Wohlfahrt aller deutschen Volksstämme und die Hoffnungen erheischen, welche durch jene Acte aufgeregt worden sind.

Eine längere Verzögerung oder eine unvollkommene Erfüllung jenes Artikels würde Millionen deutscher Unterthanen zur Verzweiflung bringen.

Diesen Gründen läßt sich wohl nichts Gleichgewichtiges entgegenstellen. Man sagt zwar, „der deutsche Bund sei nicht von der Natur, um gemeinsame Verwaltungsmaßregeln auszuführen, und außerdem stehe die Verschiedenheit der Abgabensysteme einer gemeinschaftlichen Douane im Wege“.

Die erste Einwendung kann nur aus unrichtigen Vordersätzen gefolgert sein, denn in der Natur des Bundes liegt es, die Zwecke der früheren Reichsverfassung durch ein Föderativband zu erreichen, den Deutschen die Rechte einer Nation und alle Vortheile eines Nationalbandes zu verschaffen, welche die einzelnen Glieder des Bundes nicht für sich zu erlangen und zu behaupten vermögen.

Nach der Natur des Bundes können Administrativmaßregeln, welche wirklich Bundeszwecke beabsichtigen, nicht ausgeschlossen sein.

Noch weniger kann dies aus den Worten der Bundesacte oder aus den bisherigen Verhandlungen gefolgert werden, vielmehr erhellt aus dieser Acte, sowie aus den bisherigen Bundesbeschlüssen gerade das Gegentheil, und würdiger können die Ansprüche des deutschen Nahrungsstandes auf kräftige Bundeshülfe nicht begründet werden als durch die Erklärung, welche der Präsidialgesandte Eurer k. k. Majestät bei der feierlichen Eröffnung des Bundestages von der Natur des deutschen Bundes gab: „Deutschlands Bestimmung, der Standpunkt der deutschen Nation in der Reihe der übrigen Völker Europas sei nicht ein bloßes politisches Schutz- und Trutzbündniß, sondern ein zugleich die Nationalität sichernder Staatenbund.“

Ferner, der Bund sei „ein sämmtliche deutsche Staaten wohlthätig umfassendes Nationalband“.

Begründet erscheint die zweite Einwendung, daß die Verschiedenheit der Abgabensysteme bei einer Bundesdouane in Betracht komme, indessen dieser Umstand könne durch eine Ausgleichung jener Verschiedenheiten leicht gehoben werden. Wir wagen es nun, im Namen des bedrängten deutschen Nahrungsstandes an Eure kaiserliche Majestät die allerunterthänigste Bitte zu stellen:

> „daß Eure kaiserliche Majestät bei den bevorstehenden Verhandlungen des dahier versammelten Congresses für die Aufhebung der Zölle im Innern und für ein gemeinschaftliches deutsches Douanensystem sich zu erklären Allergnädigst geruhen möchten“.

In tiefster Ehrerbietung ersterbend u. s. w.

Wien, 15. Februar 1820.

Friedrich List aus Stuttgart
als Verfasser und Rechtsbeistand
der allerunterthänigsten Bittsteller.

Johann Jakob Schnell
aus Nürnberg;
Ernst Weber aus Gera;
Schreiber aus Eisenach.

Wochen vergingen, für die Ungeduld List's allzulange, ohne Entscheidung. Abermals wendete er sich an den österreichischen Monarchen am 20. April 1820 mit einem von ihm allein unterzeichneten Schriftstücke.

Allerdurchlauchtigster großmächtigster Kaiser!
Allergnädigster Kaiser und Herr!

Eure k. k. Apost. Majestät haben durch die mir mündlich ertheilte allergnädigste Zusicherung, daß Allerhöchstdieselben auf die Aufrichtung der deutschen Industrie Alles thun werden, was mit dem Wohle Allerhöchstihrer Unterthanen vereinbarlich sei, meine schwer bedrängten Committenten mit neuer Hoffnung belebt. Da sie die Ueberzeugung hegen, daß die Leiden des Handels- und Gewerbestandes in allen deutschen Ländern aus einer und derselben Quelle entspringen und daß diese Leiden nur durch ein und dasselbe Mittel gehoben werden können, so finden sie in dieser Allerhöchsten Zusicherung die Gewährung ihrer sehnlichsten Wünsche. Wie hätten sie auch wagen können, sich dem Throne Eurer Majestät mit einer Bitte zu nahen, welcher selbstsüchtige, der Wohlfahrt Eurer Majestät Unterthanen widerstreitende Absichten zu Grunde lägen?

Für die österreichische, sowie für die Industrie der übrigen deutschen Länder finden sie nur Rettung in gemeinschaftlicher Retorsion gegen die übrigen europäischen Staaten und im freien Verkehr unter allen Staaten des deutschen Bundes oder mit anderen Worten: In der A u s d e h n u n g d e s ö s t e r r e i c h i s c h e n M e r c a n t i l s y s t e m s a u f g a n z D e u t s c h l a n d. Die Bittsteller verlangen also kein neues System. Sie bekennen sich zu denselben Grundsätzen, in welchen die Staaten Eurer Majestät schon längst ihre Rettung gesucht haben. Aber sie hegen die Ueberzeugung, daß nur in Verbindung mit dem übrigen Deutschland den österreichischen Staaten die Wohlthaten eines Prohibitivsystems in vollem Maße zu Theil werden können und daß unter dieser Voraussetzung es dem eigenen Vortheile Oesterreichs entspreche, wenn es mit dem übrigen Deutschland in möglichst freien Verkehr trete. Sie glauben diese auf die natürlichen Verhältnisse der deutschen Länder sich gründenden Ansichten in den früher alleruntertänigst eingereichten Darstellungen bis zur Evidenz gerechtfertigt zu haben. Die österreichische Industrie wird nicht durch die übrigen deutschen Staaten, sondern durch die Industrie und die mittelbaren Beschränkungen der Engländer, Franzosen u. s. w. gefährdet. Ein österreichisches Prohibitivsystem, wenn es für sich allein dasteht und mit gleicher Schärfe gegen

Deutschland wie gegen andere Staaten gerichtet ist, stört den Oesterreich selbst so vortheilhaften Verkehr mit dem übrigen Deutschland, ohne die englischen und französischen Fabrikate abzuhalten. Es ist offenkundig, daß diese letzteren mit einer Assecuranz von wenigen Procenten längs der ganzen weiten Landesgrenze Oesterreichs eingeschwärzt werden.

Würde hingegen bei einem gemeinschaftlichen deutschen Mercantilsystem gegen die übrigen deutschen Staaten eine Douane an den Meeresküsten aufgestellt und der Handel zwischen den verschiedenen Bundesstaaten freigegeben, so könnte nicht nur fast keine Einschwärzung mehr stattfinden, sondern es würde auch dadurch der österreichischen Seiden-, Wollen-, Eisen- und Leinenfabrikation und allen österreichischen Producten in dem übrigen Deutschland derjenige freie Markt eröffnet, welcher alsdann den Fabrikaten und Producten der fremden Nationen durch die Bundesdouane verschlossen wäre.

Diese Vortheile könnte die österreichische Monarchie erreichen, ohne ihr bisheriges System auf das Spiel zu setzen, ohne sogar vorderhand andere Concessionen zu geben als solche, welche dem Interesse der österreichischen Industrie entsprechen. Es könnte nämlich die österreichische Douane neben der Bundesdouane bestehen bleiben als Controle gegen die äußere Bundesdouane und selbst als einstweiliges Schutzmittel gegen Deuschland in Ansehung derjenigen Fabrikate, in welchen Oesterreich mit den übrigen deutschen Ländern nicht sogleich concurriren zu können glaubt und die es bis zu weiterer Vervollkommnung von dem freien Verkehr ausschließt. Auf solche Weise würde Oesterreich die Vortheile einer doppelten Douane gegen England und Frankreich, der freien Concurrenz mit seinen Seiden-, Wollen-, Eisen- u. s. w. Fabrikaten in dem übrigen Deutschland, des vergrößerten Absatzes seiner Urproducte, Bergwerkserzeugnisse u. s. w. erreichen, ohne dagegen diejenigen seiner Fabriken, welche für den Augenblick noch nicht mit den übrigen deutschen Fabriken concurriren können, plötzlich einer nachtheiligen Concurrenz preiszugeben, ohne weder in industrieller noch in finanzieller Rücksicht das Mindeste zu riskiren. Der freie Verkehr würde nur allmählich eintreten, sowie Oesterreich denselben seinem Interesse gemäß fände. Es läßt sich aber fast mit Bestimmtheit voraussehen, daß Oesterreich schon nach wenigen Jahren den völlig freien Verkehr selbst wünschen werde, denn der Einfluß dieser Maßregel auf seine Fabriken wird so wohlthätig sein, daß sie in kurzer Zeit die Concurrenz des übrigen Deutschland nicht scheuen werden. Die Periode des Continentalsystems während

der Jahre 1809 bis 1814 giebt hiervon den sprechendsten Beweis. Damals wurde die Retorsion nur allgemein gegen England mit Consequenz ausgeführt und die österreichische Industrie machte in dieser kurzen Zeit größere Fortschritte als zuvor kaum in einem halben Jahrhundert.

Die hier aufgezählten Vortheile, welche den Staaten Eurer k. k. Majestät aus den vorgeschlagenen Maßregeln erwachsen würden, sind so einleuchtend, daß ihnen bei jeder unparteiischen Würdigung völlige Anerkennung zu Theil werden muß, und die allerunterthänigsten Bittsteller sind so sehr von der väterlichen Sorgfalt Eurer Majestät für das Wohl Allerhöchst ihrer Unterthanen überzeugt, daß sie mit voller Zuversicht schleunige und kräftige Hülfe von demselben Augenblicke erwarten, in welchem Allerhöchstdieselben volle Ueberzeugung von der Richtigkeit ihrer allerunterthänigsten Vorstellungen erlangen werden.

Diese zuversichtliche Hoffnung der verzweiflungsvollen Lage, in welcher laut des allerunterthänigst angeschlossenen Berichtes über das Resultat der Frankfurter Messe sich meine Committenten befinden, giebt mir den Muth, Eure Majestät wiederholt flehentlich zu bitten, daß Allerhöchstdieselben allergnädigst geruhen möchten, den höchsten Staatsbehörden gründlichen und unparteiischen Bericht über diesen Gegenstand abzufordern.

Eure k. k. Majestät haben zwar die früher eingereichten Vorstellungen der Commerzhofstelle zuzuweisen geruht, von dieser Behörde soll aber die Sache nur präsidialisch erledigt worden sein. Ich bin weit entfernt, die Kenntnisse oder die Erfahrung oder gar die Unbefangenheit eines höchsten Staatsbeamten, in welchen Eure k. k. Majestät Ihr Vertrauen zu setzen geruhen, in Zweifel zu ziehen, aber ich kann unmöglich die Besorgniß verhalten, wie gar leicht diese Behandlungsweise eine einseitige Beurtheilung zuläßt, zumal in einer Sache, wo so verschiedene Theorien und Interessen wider einander streiten, und daß die größte Intelligenz eines Einzelnen den Vorrath von Kenntnissen und Erfahrungen, welcher sich in einem ganzen Collegio befindet, und die Vortheile der Geistesreibung, welche durch collegialische Deliberation entsteht, nimmermehr zu ersetzen vermöge.

Es handelt sich um die Entscheidung einer Frage, von welcher die Wohlfahrt des Nahrungsstandes in den Staaten Eurer k. k. Majestät und in dem ganzen übrigen Deutschland abhängt. Mangel an Arbeit unter den Gewerbetreibenden, Stockung des Handels, Unwerth der Urproducte und der Grundstücke, alle diese schlimmen Zeichen

des sinkenden Nationalwohlstandes, der verfallenden Nationalindustrie deuten auch in den Staaten Eurer k. k. Majestät wie anderwärts auf das Dasein eines Grundübels, welches die Lebenssäfte des Staates verzehrt, fordern auch hier dringend auf, kräftige Heilmittel zu verordnen, so lange das Uebel noch nicht so weit um sich gegriffen hat. Würden Eure k. k. Majestät allergnädigst geruhen, die Commerzcommission, die Hofkammer, die Hofkanzlei, sämmtliche Gubernien in den Provinzen und endlich Allerhöchstihren Staatsrath über diese höchstwichtige Staatsangelegenheit zu vernehmen, würden alle Allerhöchstdieselben ohne Zweifel von der wahren Beschaffenheit der Sache überzeugen. In der collegialischen Berathung wird und muß es sich zeigen, mit welchem Grunde die alleruntertḧänigsten Bittsteller es gewagt haben, Eure k. k. Majestät in dieser Sache anzugehen. Haben sie den gegenwärtigen Zustand unrichtig beurtheilt, oder den Grund des Uebels falsch angegeben, oder werden die von ihnen erbetenen Rettungsmaßregeln als unhaltbar erkannt, dann wird eine verdiente Zurechtweisung ihnen die Lust benehmen, Eure k. k. Majestät ferner in dieser Sache zu behelligen. Haben sie aber wahr gesprochen, so werden Eure Majestät sich veranlaßt finden, in Zeiten einem Uebel kräftig zu begegnen, das immer unheilbarer werden muß.

Diese höchsten Staatsbehörden werden ohne Zweifel die verschiedenen Zweige des Handels- und Fabrikantenstandes zu Rathe ziehen, um die näheren Verhältnisse zu erkunden, sie werden aber alsdann den Stimmen derjenigen mit Recht mißtrauen, welche mit dem Schleichhandel in näherer oder entfernterer Berührung stehen, und hierbei werden sie sich keineswegs durch den Ruf des Reichthums irreleiten lassen, denn es ist leider eine traurige Folge des Verfalles der deutschen Industrie, daß gerade die reichsten Kaufleute ihre Capitale dem Gewerbe und Handel entziehen und damit die durch den Schleichhandel entstandenen sehr einträglichen englischen Wechselgeschäfte machen oder anderen Geldwucher treiben.

Dergleichen im Interesse der Ausländer stehende Personen haben sich bereits auch schon alle Mühe gegeben, unser Streben in einem ganz falschen Lichte darzustellen, als bezweckten nämlich die Fabrikanten der übrigen deutschen Staaten blos die Einfuhr nach Oesterreich, als wollten sie ihren Zustand nur auf Kosten der österreichischen Industrie verbessern.

Ich wage es demnach an Eure k. k. Apost. Majestät die alleruntertḧänigste Bitte zu stellen:

20*

„Eure k. k. Apost. Majestät möchten Allergnädigst geruhen, über diese und die früheren allerunterthänigsten Eingaben in Betreff der deutschen Handelsverhältnisse der Comerzhofstelle, der Hofkammer, der Hofkanzlei, sämmtlichen Gubernien und dem Staatsrathe gründliche Untersuchung und erschöpfenden Bericht an Eure k. k. Apost. Majestät aufzuerlegen.“

In tiefster Ehrfurcht ersterbend

Eurer k. k. Apost. Majestät

Allerunterthänigster, gehorsamster Consulent List aus Stuttgart als Mandatar einer großen Anzahl deutscher Kaufleute und Fabrikanten.

Wien, den 20. April 1820.

Am 9. Mai wurden die zwei Eingaben List's auf „Befehl Seiner Majestät“ von dem alter ego des Kaisers, Erzherzog Ludwig, mit der Weisung an die Commerzhofcommission geleitet, ein Gutachten zu erstatten. Und am selben Tage wurden die von List überreichten Grundzüge eines Planes zu einer Nationalindustrie- und Kunstausstellung während der Messen zu Frankfurt und Leipzig dem Präsidenten von Stahl überschickt. List hatte zwar bereits am 14. März eine Eingabe an die Commerzhofcommission gerichtet. Da er überzeugt sei, schrieb er, daß die Ausführung dieses Planes auch dem österreichischen Kunstfleiße sehr ersprießlich sein werde und aus diesem Grunde schon mehrere Fabrikanten sich für diesen Plan sehr interessiren, so sei er willens, auch die österreichischen Fabrikanten zur Theilnahme einzuladen, bevor er aber dieses Vorhaben zur Ausführung bringe, erbitte er sich von der Commerzhofcommission ein Zeugniß ihres Beifalls oder wenigstens ein Zeugniß, daß dem Vorhaben kein Hinderniß im Wege stehe. Da, wie es scheint, eine Antwort nicht erfolgte, richtete List später an den Kaiser die Bitte, „derselbe möge geruhen, diese Sache Allerhöchst-Seiner eigenen Würdigung zu unterwerfen.“

List hatte sich auch an Adam Müller und an den wirklichen Regierungsrath und Director des polytechnischen Instituts, Prechtl, gewendet und ihre Privatmeinung erbeten, welche der beabsichtigten Industrieausstellung günstig lautete. Nur die Commerzbehörde hatte gezögert, ihm das erbetene Zeugniß auszustellen oder auch nur ihm die Eröffnung zu machen, daß seinem Vorhaben kein Hinderniß entgegenstehe. Diese Haltung der Behörde war eine absichtliche; da Stahl „in be-

stimmten Ausdrücken nicht ablehnen wollte, von einem Bescheide in unbestimmten Ausdrücken aber Mißbrauch besorgte“.

List hatte, ohne eine behördliche Genehmigung abzuwarten, sich an die Industriellen gewendet, und in der Hoffnung, dieselbe zu erlangen, da Männer, wie Adam Müller und der in den Wiener Kreisen hochgeachtete Director des polytechnischen Instituts, seinen Plan gebilligt hatten, einen „Actien- und Darlehensplan“ in Umlauf gesetzt. Die Commerzbehörde gelangte zur Kenntniß desselben. Prechtl wurde vorgeladen und beeilte sich schriftlich die Erklärung abzugeben, daß er sich blos auf die „Würdigung der Idee an sich“ beschränkt habe, von der Art aber, wie diese Idee an sich verwirklicht werden solle, keine Kenntniß gehabt habe.

Stahl wendete sich nun an den Präsidenten der Polizeihofstelle Sedlnitzky, schilderte ihm die Thätigkeit List's an der Spitze des verrufenen Handelsvereins, theilte ihm das Project der Industrieausstellung mit, welches überflüssig und nicht richtig mercantilistisch berechnet, ja noch mehr bedenklich sei, „weil es wie alle anderen Projecte des Vereines nur dazu gemacht sei, im Inneren von Deutschland Hoffnungen zu erregen, neue Täuschungen zu bewirken, neuen Samen der Unzufriedenheit auszustreuen, im Auslande dagegen die Handelseifersucht immer mehr anzufachen, eine Handelsfehde, die besonders für die österreichische Industrie, welche ganz im Stillen und ohne Aufsehen einen nicht unbedeutenden Platz in der Concurrenz zu gewinnen anfange, gefährlich werden könnte.“ List habe die Firma des Regierungsrathes Prechtl zu erschleichen gewußt, sein Plan laufe auf eine Geldprellerei hinaus, er habe die Fabrikanten durch ein scheinbares Nationalunternehmen getäuscht; er, Stahl, bitte den Polizeipräsidenten, List vorzuladen und ihm zu erkennen zu geben, daß es nicht gestattet sei, einen Actienplan ohne Genehmigung der Regierung zu verbreiten; auch werde er mit seinem Projecte bei den gegenwärtigen Zeitverhältnissen keinen Anklang finden, jedenfalls müsse auf Zurücknahme der Subscriptionsbogen gedrungen werden. Am Schlusse fügt Stahl hinzu, es werde der Einsicht des Präsidenten nicht entgehen, daß es zweckmäßig zu sein scheine, über das Benehmen dieses Mannes, das nicht ganz rein zu sein scheine, die gehörige Aufmerksamkeit zu pflegen.*)

Präsident Stahl setzte gleichzeitig Metternich von dem Inhalte seiner an den Grafen Sedlnitzky gerichteten Zuschrift in Kenntniß.

*) Stahl an Sedlnitzky, 2. April 1820.

Der Fürst beeilte sich zu antworten: „Da dieser Gegenstand von vielseitiger Wichtigkeit sei und ihm eine erwünschte Gelegenheit darbietet, gegen das Treiben des rein revolutionären sogenannten Handelsvereines einzuwirken,“ lade er ihn zu einer Besprechung ein, bei der sich auch der Polizeipräsident einfinden werde.

Welche Erörterungen die Drei gepflogen haben, ist der Nachwelt nicht überliefert worden. Man mußte sich aber bei näherer Betrachtung überzeugt haben, daß der ganzen Sache doch eine zu große Bedeutung beigelegt wurde, denn nicht der Polizeipräsident übernahm es, List vorzurufen und zu Rede zu stellen, sondern der Regierungspräsident Freiherr von Reichmann.

List ließ sich in seinem Gange nicht beirren; er mochte wähnen, bei dem Kaiser mit seinem Plan einer Industrieausstellung größeren Anklang zu finden und überreichte denselben „in der angenehmen Hoffnung, daß sich Seine Majestät für die gemeinnützige Unternehmung interessiren wolle“. Indessen mußte er sich bald überzeugen, daß der Präsident eines Vereines, der, wie es in einem Vortrage heißt, „ganz das Gepräge des unter allerlei Gestalten und Mystificationen sich hüllenden unruhigen Geistes an sich trage“, auf Unterstützung oder Förderung eines Unternehmens nicht rechnen könne. Stahl wurde ein um so entschiedener Gegner List's, nachdem er die Bittschriften an den Kaiser zugesendet erhielt, worin eine Bemerkung gegen seine Person gerichtet war. Und man hielt es um so nothwendiger, List die vollste Ungnade fühlen zu lassen, da in einem in der „Allgemeinen Zeitung“ veröffentlichten Briefe der Zweck der Sendung bei der österreichischen Regierung und dem Congreß als erreicht bezeichnet wurde. „Oesterreich“, heißt es in dem verpönten Briefe, „werde sich mit allen seinen Staaten, Ungarn und Dalmatien ausgenommen, den deutschen Staaten anschließen; Fürst Metternich habe sein schon gegebenes Versprechen wiederholt, alles zu vereinigen und die Bitten des deutschen Handlungs- und Nahrungsstandes in Erfüllung zu bringen“. In der Correspondenz erblickte man absichtliche Irreführung und Täuschung des Publicums, eine große politische Gefahr.

Die Anwesenheit List's in Wien hatte nur das allerdings winzige Ergebniß, daß die Conferenz nochmals bezüglich des freien Verkehres mit Lebensmitteln einen Beschluß faßte und Metternich sich abermals an den Kaiser um Zustimmung zu dieser Maßregel wendete. Die Sache, schrieb er in einem, wie es scheint, eigenhändig verfaßten Vortrage vom 13. Mai 1820, habe in der gegenwärtigen Lage einen ganz eigenen

und erhöhten Werth, und zwar im Allgemeinen, indem für die so leidenschaftlich in Deutschland betriebene Handelsfrage nichts geschehen könne; in directer Beziehung auf Oesterreich, indem dieser Staat allein das Odium zu tragen haben würde, der Einzige zu sein, welcher einer als unbedingt allgemein nützlichen und für keinen Staat insbesondere schädlichen und selbst gefährdenden, auf vollkommener Reciprocität beruhender Uebereinkunft entgegenstehen würde.

Der Kaiser ließ sich von seinem einmal gefaßten Entschlusse nicht abbringen, obgleich die Minister des Innern, der Finanzen und der Präsident der Commerzhofstelle mit dem Fürsten Metternich übereinstimmten und sich für seinen Antrag ausgesprochen hatten. Der einflußreiche Staatskanzler begegnete in diesen Fragen dem Widerstande einer Persönlichkeit, die auch später seine Bestrebungen vielfach kreuzte: Erzherzog Ludwig.

Von deutscher Dichtung in Böhmen.

Skizze*) von Alfred Klaar.

Die Deutschen in Böhmen sind gewiß weit entfernt davon, die Landesgrenzen auf das Gebiet der Literatur zu übertragen. Ganz im Gegentheile. Sie träumen von keiner abgesonderten deutsch-böhmischen Literatur; eben darum, weil sie sich in voller Einheit mit dem gesammten deutschen Geistesleben fühlen, weil sie mit unzerreißbaren Fäden der Tradition, des Gefühles und der Bildung an eine große, herrliche nationale Entwickelung geknüpft sind, ist es wohl werthvoll für sie, diesen Zusammenhang auf seine Fruchtbarkeit und Bedeutung hin zu prüfen. Lebhafter wird dann das Ganze im Nächsten, freudiger die Kraft des Stammes in dem kräftigen Zweige, der seine Früchte zunächst darbietet, empfunden.

Und wenn wir bei solcher Prüfung die Erfahrung machen, daß auf jenem völkerumwogten, historischen Boden, den die Deutschböhmen ihre engere Heimath nennen, sich in literarischer und eminent poetischer Richtung innerhalb der nationalen Gemeinschaft eine auf örtlichen Voraussetzungen ruhende Eigenart entwickelte und daß eben in dieser Eigenart ein Zug des echtdeutschen Individualismus liegt, der einen jeder anderen Nation fremden Reichthum an Strömungen, Tonarten, Richtungen und Cha-

*) Auf die Bezeichnung „Skizze" sei hiermit das stärkste Gewicht gelegt. Der Autor behält sich vor, seinerzeit eine ausführlichere Geschichte der deutschen Dichtung in Böhmen darzubieten. Hier war es ihm nur darum zu thun, in gedrängter Form ein Gesammtbild der Entwickelung zu bieten und die hervorragendsten Dichtercharaktere des deutschen Böhmens in Kürze zu kennzeichnen.

rakteren hervorgerufen, so darf uns dies mit besonderer Freude und wohl auch mit einiger Genugthuung erfüllen; denn in diesem poetischen Eigenbau offenbarte sich ja, daß die so reich Genießenden auch ein Eigenthümliches zu bieten vermochten, das für das ganze Volk bestimmt war und von diesem willig angenommen wurde.

Aus weiter historischer Ferne leuchtet uns in der Geschichte des alten Bojerheims das Morgenroth deutscher Poesie entgegen. Wie die neuere deutsche Poesie Böhmens die alte Geschichte der Czechen verklärt hat, so stand sie schon an der Wiege dieser Geschichte selbst, einer der vielen Genien der Cultur, die sich unter wechselnden Herrschern auf unserem Heimathboden entwickelte. Kaum irgend eine Periode des deutschen Geisteslebens ist ohne Einfluß auf den culturellen Entwickelungsgang in Böhmen geblieben; das Rechtsleben, die Entstehung der Städte, die durch fränkische und schwäbische Klöster vermittelte Schulbildung, der ganze Inbegriff des Bürgerthums drang von Deutschland aus allgemach über die Berge in das Herz des Landes.

Bekannt sind die Quellen, aus denen Przemysl Ottokar, der mächtigste Böhmenkönig, die Kräfte für sein geträumtes Weltreich schöpfen wollte. Er wollte Cultur und rief deutsche Colonisten in's Land herein. Hierin bewährte er historischen Blick, nur daß er wie mancher Mann seiner Art in einem Lebensprogramm verwirklichen wollte, was der Arbeit der Jahrhunderte vorbehalten war. Wenn der Forscher, anstatt die Blätter der Geschichte aufzuschlagen, jene stummberedten Zeugen befragt, in denen der Geist vergangener Tage zu Stein geworden, wenn er die Städte Böhmens durchwandert, wenn er in Prag vom alten Rathhausplatze aus, den in der Teinkirche ein Denkmal der Spätgothik überragt, an Laubengängen, Giebelhäusern vorbei, über die mit wichtigen Denkmälern der Barockzeit geschmückte steinerne Brücke hinweg, zwischen den Palästen alter Geschlechter zum St. Veitsdom, zu der mächtigen Schöpfung Peter Arler's emporschreitet, wenn er dann von der Höhe auf die Unzahl der Thürme und Kuppeln herabblickt, so grüßen ihn die Jahrhunderte deutscher Geschichte in Tausenden von charaktervollen Gestalten, welche bestimmt scheinen, das Bleibende in der Bewegung darzustellen, und den wogenden Wechsel der Zeiten, der gleich den Fluthen der Moldau vorbeirauscht, unerschütterlich zu überdauern.

Aehnlich wie eine solche Wanderung durch Böhmens Städte, wie ein Gang durch das historisch so beredte Prag, muthet der Weg durch die Geschichte der Dichtung in Böhmen an. Auf solch' einer Wanderung in entfernte Zeiten finden wir die Reflexe aller Perioden deutscher

Dichtung. Da zuerst am Hofe König Wenzel's I. sich aus rauhen barbarischen Zeiten das zartere Bedürfniß emporringt und die Macht im verklärenden Glanze der Poesie sich bespiegeln möchte, öffnen sich die Pforten des Palastes dem deutschen Minnesang. Reimar von Zwetter lebt am Hofe Wenzel's I. Er hat sich, wie er sagt, Böhmen auserkoren, mehr um des Herrn als um des Landes willen, ihm folgen Ulrich von Türlin, Heinrich von Freiberg, der Gottfried von Straßburg's Tristan und Isolde fortsetzte, und Ulrich von Eschenbach. Dem Volksthume näher stehen die beiden Spervogel in Eger und Andere, die in ihre Fußtapfen treten. So bringt der Kunstgeschmack der ersten classischen Periode deutscher Dichtung nach Böhmen herein. Ein langer, kaum noch vollständig gebahnter Weg führt von diesen ersten Anfängen durch manche Wildniß hindurch, wohl auch über manches steinige, unfruchtbare Gebiet hinweg zu der Entwickelung einer selbstständigen deutschen Dichtung in Böhmen. In dieser Skizze kann der lange, beschwerliche Weg nicht zurückgelegt werden; angedeutet sei nur, wie die wilden Bewegungen der Zeit, die fanatischen religiösen Kämpfe, die allgemach zu nationalen wurden, manchen kaum entwickelten Keim zerstörten; wie zwischendurch der Meister sang, stärker und vernehmlicher aber das Kirchenlied der Reformation im deutschen Böhmen wiederhallte, wie zur Zeit der Sprachreiniger und der regelrechten Dichtergesellschaften die Begeisterung der Pedanterie auch in Böhmen ihre Anhänger fand und hervorragende Vertreter in die „Fruchtbringende Gesellschaft“ entsendete, und wie allgemach im Jahrhundert der Aufklärung jene beiden entscheidenden Strömungen sich ein breiteres Bett bahnten, von denen das deutsche Geistesleben und insbesondere die deutsche Dichtung Böhmens seit einem Jahrhundert befruchtet wird, nämlich der Einfluß Wiens mit seiner ganz eigenartig volksthümlichen Entwickelung und seiner Hofpoesie, mit seiner ursprünglichen Fröhlichkeit, mit seinem eine Zeitlang von oben her begünstigten ceremoniösen Geschmack, mit dem Phäakenthum der Reactionszeit und mit der großen Bewegung des Freiheitssanges, der diese Zeit durchbrach; und die lebendige Strömung aus Deutschland, die ganz direct herüberfluthete und nicht nur an empfangende, sondern auch an schaffende Geister heranwogte. Die geographische Mittelstellung des Deutschthums in Böhmen spiegelt sich auf literarischem Gebiete ab. Wenn unsere Hartmann, Meißner, Bach in Tendenz und Tonfarbe ganz unverkennbar mit Grün, Lenau und Karl Beck zusammenhängen, so tauscht Karl Egon Ebert seine poetischen Grüße als ein Ebenbürtiger mit den Balladensängern des Schwabenlandes aus, so wetteifern

Stifter, Kompert und Rank mit den Auerbach und Storm in der ganz neuartigen Belauschung des Kleinlebens in der Natur und in dem mit der Natur innerlich verkehrenden Gemüth. Diese Strömungen aber durchdringen einander in einzelnen Individualitäten und sie fluthen endlich nicht so stark herein, daß dadurch die ursprünglich hervorquellende Eigenart überschwemmt würde. In den Dreißiger- und Vierzigerjahren unseres Jahrhunderts zeigt sich diese Quelle am reinsten und ergiebigsten. An dem allgemeinen Erwachen und Sichaufsichselbstbesinnen der Völker nimmt das Deutschthum Böhmens einen hervorragenden Antheil. Es nennt sich nun jene Zeit nicht national, aber es wirkt mit außerordentlicher deutscher Kraft. In der Dichtung zunächst durch jene volksthümliche Besitzergreifung des Bodens, welche poetisch den erwachenden Selbstständigkeitstrieb ausdrückt. Durch jene Pflege der heimischen Sagengeschichte, in der zunächst noch ohne Betonung der Nationalität und Racenunterschiede das Volk schlechtweg sich auf seine Ahnen besinnt, um seine Souveränität neben der der gekrönten Häupter zu erweisen. In diese Zeit fällt eine Blüthenperiode deutscher Dichtung in Böhmen, von der hier vornehmlich die Rede sein soll.

Zunächst aber sei ein kurzer Rückblick auf das neu erwachende geistige Leben Prags gegeben, in dem sich gegen das Ende des vorigen Jahrhunderts die zweite classische Periode deutscher Dichtung abspiegelte. Wie bekannt ging jene herrliche Blüthe der Dichtung nicht aus der breiten Grundlage des Volksthums hervor, sondern sie senkte sich allgemach von einzelnen Höhen der geistigen Entwickelung herab. In der Folgezeit erst wurde die classische Poesie volksthümlich, während andererseits die gelehrte Forschung und der Heimathsdrang der Romantik die Volkspoesie zur Classicität erhob. Vorher aber drangen die verjüngenden Richtungen der Poesie vereinzelt von verschiedenen Residenzen der Reformatoren aus in das Bewußtsein der Gebildeten ein, ohne daß ein einheitlicher Geschmack, eine einheitliche ästhetische Ueberzeugung oder auch nur ein einheitliches Bewußtsein echt volksthümlicher Ausdrucksweise sich emporgerungen hätte. Prag, um jene Zeit eine gar stille Stadt, blieb innerhalb dieser Stille nicht ohne intensiven Antheil an den epochalen literarischen Ereignissen. Wir besitzen literarische Zeugnisse über die geistige Bewegung, die in jener Zeit die Hauptstadt Böhmens ergriff, wenn auch freilich nur spärliche. Denn damals wurden noch nicht alle Eindrücke in dem Spiegel der Zeitungen aufgefangen, sondern zumeist still verarbeitet, unsichtbar wie die Keime unter der Erde. Aber schon zu Anfang der Siebzigerjahre, noch unter

dem Eindrucke des Hanswurstes Bernardon, der einige Zeit, von Wien vertrieben, in Prag seinen Aufenthalt nahm, wurden von einem Kritiker, dessen Namen zu erkunden uns leider nicht möglich war, dessen interessante Arbeiten uns aber aufbewahrt geblieben sind, die Grundsätze der Lessing'schen Dramaturgie mit großem Eifer aufgegriffen und verkündet und einem neu zu gründenden Theater die richtigen Wege gewiesen. Wie mächtig Goethe's „Werther" auf alle Kreise der Bevölkerung einwirkte, das beweist die lederne Regelmäßigkeit, mit der die Prager „Oberpostamts-Zeitung" zu Anfang der Achtzigerjahre fast jede Selbstmordnotiz mit der Bemerkung begleitete: „Da hat Goethe mit seinem „Werther" schon wieder ein Unheil angerichtet." Die Aufnahme, die Schiller bei einem flüchtigen Aufenthalte in einigen adeligen Häusern fand, die Annäherung der Grafen Sternberg an Goethe, Heinrich von Kleist's Prager Besuch im Jahre 1809, diese und andere Daten beweisen zur Genüge, daß es an Verbindung mit der großen deutschen Literaturströmung nicht vollständig mangelte. Wunderlich genug müssen um die Wende des Jahrhunderts die Zustände gewesen sein, wenn wir vereinzelten Notizen beispielsweise entnehmen, daß Heinrich von Kleist im Hause des Grafen Kolowrat mehr als gastliche, geradezu festliche Aufnahme fand, in glänzendem Kreise eine neue Dichtung vorlas, vermuthlich „Der Prinz von Homburg", den er damals im Manuscript nach Prag brachte, und daß andererseits sich in der Gestalt eines gastlichen Führers ein geheimer Polizeibeamter an seine Fersen heftete, der über jeden Schritt des Dichters den genauesten Bericht zu erstatten hatte. Leider sind diese Berichte im Archiv der Prager Polizeidirection nicht vorfindlich, sie ruhen — allem Anscheine nach — in einem Wiener Archiv, aus dem noch manches andere wichtige Geheimniß der literarischen und politischen Geschichte jener Zeit allgemach hervorzuholen wäre.

Im Großen und Ganzen war das literarische Leben Prags um die Wende des Jahrhunderts selbstverständlich ein ausschließlich deutsches Literaturleben, vornehmlich in die Kreise des Adels gebannt. Die Josephinische Zeit, die auch in Wien für eine kurze Weile den Blick auf die ernsteren, geistigen Bestrebungen des deutschen Auslandes richtete, blieb nicht ohne Einwirkung auf die Geschlechter, die sich dem Throne näher dünkten. So trat Graf Nostitz an die Spitze eines ständischen Unternehmens, dem man im Jahre 1783 die Gründung des deutschen Theaters in Prag und dessen Einweihung mit Lessing's „Emilia Galotti" verdankte. So wurde es für eine Zeitlang Modesache, jene stark abgeschwächte Klopstock'sche Richtung, die in der höfischen Poesie Wiens

wiederklang, dilettantisch zu pflegen und allgemach durch die Literatur die deutsche Sprache in Zirkel einzuführen, in denen man sich vorher auf die Anlehnung an den französischen Modegeschmack und dessen überlieferte Ausdrucksweise beschränkt hatte. Ganz allgemach, vielfach gebunden und gehemmt, drang um die Wende des Jahrhunderts der in Deutschland so mächtige Zug der classischen Bildung in Böhmen ein. Unsäglich viel Schutt war hinwegzuräumen, um den Boden für ein fruchtbares geistiges Schaffen frei und rein zu machen. Böhmen hatte Antheil gehabt an jedem deutschen Unglück. Es hatte alle Kriege mitempfunden, welche Deutschland zerfleischten. Es litt schwerer vielleicht als ein anderes Land an der furchtbaren Erbschaft des dreißigjährigen Krieges. Es war Schauplatz der Kämpfe zwischen Maria Theresia und Friedrich dem Großen gewesen. Es mußte alle Erschütterungen mitempfinden, welche der große vaterlandslose Tyrann Napoleon über Europa verhängte; dagegen empfing es in den Zeiten der geistigen Erhebung Deutschlands, welche der allgemeinen politischen vorangingen, die großen Anregungen erst auf Umwegen, sozusagen erst aus zweiter Hand. Jedermann kennt ja die Schranken, die seit der Zeit des Wiener Congresses, Oesterreich von Deutschland abtrennten, den starren Druck, der in der langen politischen Reaction auf allen Geistern lag und in österreichischen Landen durch die clericale Ueberherrschaft die schärfste bildungsfeindliche Tendenz erhielt. An allen diesen schweren Verdunkelungen hatte Böhmen, hatte Prag seinen Antheil, während andererseits von jenem frischen fröhlichen Volksleben, das in Wien trotz alledem gedieh, nur matte Reflexe auf das sociale Leben in Böhmen fielen. Der anregende scharfe Luftzug der Oeffentlichkeit, die belebende Actualität großer Volks- und Menschheitsfragen fehlte dem stillgewordenen Lande ebensosehr wie auch nur der äußerliche Fortschritt eines regeren socialen Verkehres. Böhmen war kein wangenrother Jüngling, wie Grillparzer trotz allen Schmerzes über die schwer lastende Zeit sein Oesterreich im „Ottokar" nennen konnte. Es war eine bleiche, leidende, still und sentimental angehauchte Schöne, welche träumerisch den Tagen der Erlösung entgegen zu harren schien. So finden wir das Land gespiegelt in den ersten Dichtungen jener berufenen Poeten, welche die traurige Schönheit ihrer Heimath verkündeten.

Aber geistiger Tod war diese Stille keineswegs. Es fiel manches Sonnenlicht in diese Winterszeit der Reaction hinein, und viele Keime schlummerten unter dem Schnee und harrten des Frühlings. Fragen wir zunächst nach den Wegen, auf denen ein höherer, geistiger, die

Zukunft vorbereitender Zug in diese stille Welt eindrang, so finden wir die Bahnen gar wunderbar gekreuzt. Da erstehen zunächst an der Prager Universität Vermittler einer höheren ästhetischen Bildung: Seibt und Meißner, der Großvater des berühmteren Enkels, lehren in deutscher Sprache deutsche Literatur und suchen den Sinn der Jugend für die große Wiedergeburt deutscher Poesie zu erwecken. All dies muß sich freilich in jenen Grenzen streng abgezogener Theorie halten, welche die Kunst als eine Welt für sich hinstellt und dem Cultus der schönen Form einen Tempel aufbaut, in dem man das Rauschen und Wogen des Lebens kaum mehr vernimmt. Welches Los eines Professors harrte, der die wissenschaftliche Strömung ins Leben einzuführen suchte, das beweist das Schicksal Bolzano's, des genialen Theologen, der wegen seines gemäßigten Freisinns 1820 die schwere Hand der herrschenden Kirche fühlen, viele Jahre sein reiches Innenleben in sich verschließen und viele Bekenntnisse seines Geistes als Handschriften verschwinden lassen mußte. Eine andere ergiebigere Quelle der poetischen Anregung war das deutsche Theater der Landeshauptstadt, das wie überall im Vormärz als die einzige Freistatt der öffentlichen Rede eine dominirende Bedeutung erlangte. Es ist eine charakteristische Thatsache, daß das Theater sich zu Zeiten rückläufiger politischer Bewegungen immer einer gewissen Duldsamkeit von obenher erfreut und mitunter eine Tradition fortsetzen darf, deren Fäden man auf anderen Gebieten zu zerreißen sucht. Vielleicht bewährten die Regierungen hierin einen gewissen Scharfblick, vielleicht hatten sie in ihrem Sinne Recht, in dem zerstreuenden Interesse an bunten Lebensbildern eine Ablenkung von den ernsten Anforderungen des Lebens zu erblicken und sich durch das Uebergewicht leichter zerstreuender Anregung vor den Gefahren, die manches ernstere und tiefer greifende Wort mit sich bringen konnte, gesichert zu halten. Zudem waltete ja die Censur ihres Amtes und hatte dafür zu bürgen, daß sich kein gefährliches Beispiel, keine drohende oder aufwühlende Thatsache auf die Bühne verirrte. Daß der Geist mächtiger war als das Kleid, an dem die Censur herumschneiderte, daran war die fürsichtige Behörde wahrhaftig unschuldig. So weit ihr Auge reichte, suchte sie jeden Anstoß aus dem Wege zu räumen. Den Dichtungen wurde ganz gehörig am Zeuge geflickt. Es leben noch genug Menschen, welche den Präsidenten in „Cabale und Liebe“ in einen Onkel des Ferdinand verwandelt sahen — eine nothwendige Aenderung, da es nicht gut anging, einen hochgestellten Staatsbeamten als schlechten Vater zu prostituiren und welche Ferdinand declamiren hörten: „Es

giebt einen Ort in meinem Herzen, in welchem der Name Onkel noch nicht gehört wurde". In einem anderen Stücke durfte nicht die Rede davon sein, daß sich Jemand an einem Fensterkreuz erhängt habe, weil man darin eine gefährliche und böswillige Hereinzerrung religiöser Symbole erblickte. Es kann nicht verwundern, wenn nun solche Tradition selbst in einer aufgeklärten Zeit gar wunderliche Rückfälle herbeiführt und wenn noch vor etwa zehn Jahren der italienische Macbeth, den Salvini zur Darstellung bringen wollte, nur unter der Bedingung zur Aufführung zugelassen wurde, daß „das Militär nicht in österreichischer Uniform erscheine". Trotz alledem war der Vormärz nicht eigentlich kunstfeindlich und fürchtete nicht sowohl die Poesie als die Enthüllung des Lebens und seiner Aufgaben. Daß diese Enthüllung durch die Poesie stattfinden könne, daß ein tiefinnerlicher Zusammenhang walte zwischen der starken Empfindung des Individuums und der eines Volkes, daß der Geist der Geschichte unaufhaltsam aus poetischen Gebilden in das Leben, aus dem er entsprungen ist, zurückfluthe, das war glücklicherweise für die Polizeiästhetik, die in ganz Oesterreich und so auch in Böhmen eine große Rolle gespielt hat, nicht erkennbar. Aeußerlich wie das ganze Regiment waren auch seine Vorsichtsmaßregeln; wo nicht vollständige Unterdrückung herrschte, wo der Geist überhaupt einen Zugang fand, wie durch die Bühnen, war ihm mit solchen Kunstgriffen nicht beizukommen. Die deutsche Bühne Prags als einziges Asyl geistig belebter socialer Zusammenkünfte nahm also trotz alledem ihren Aufschwung, zog bedeutende Kräfte heran, wie Seydelmann, Bayer, den berühmten Wallenstein-Darsteller, Moritz, und wurde thatsächlich ein Zufluchtsort deutscher Dichtung in Böhmen. Die meisten der hervorragenden Poeten haben da bestimmende Anregung empfangen und es war mehr als ein bloßer Zufall, daß in den Theaterräumen gelegentlich eines von den Schriftstellern veranstalteten Maskenballes die erste Bewegung des Jahres 1848 aufzitterte und daß der Marsch der Freiheitskämpfer aus diesen Räumen (aus Kittel's Oper: „Die Franzosen vor Nizza") auf die Straße hinausdrang. Wie stand es aber eigentlich mit der literarischen Production, mit ihren Sammelpunkten, mit der Kritik, mit der Theilnahme der Oeffentlichkeit? Da unterscheiden wir eine Reihe höchst merkwürdiger Strömungen, die nur eine kurze Zeit ineinander zu fluthen schienen, um sich dann für immer zu trennen. Unverkennbar ist auf verschiedenen Seiten der allgemach immer unwiderstehlicher auftretende Drang, sich geistig an der allgemeinen geistigen Blüthe in deutschen Landen zu erheben. Dabei schlummert aber das

nationale Bewußtsein noch ganz und gar im Keime und dieser Keim benennt sich Heimathsgefühl, eine bald stolze, bald schwermüthige Hingebung an den mütterlichen Boden. Nichts ist charakteristischer für die literarischen Bestrebungen in den Zwanziger- und Dreißigerjahren, als daß allüberall das Land mehr betont wird als das Volk. Die Färbung aller Bestrebungen ist mehr local als national, das Volk hat man noch gar nicht kennen gelernt, es hat sich selbst noch nicht kennen gelernt. Man sucht von obenher etwas zu schaffen und zu formuliren und legt hierbei den territorialen Begriff zu Grunde. So wenigstens geschieht es in den Kreisen, die mit Bewußtsein an die Erfüllung abgegrenzter literarischer Aufgaben gehen; wie schon angedeutet, thun sich hierin einzelne Vertreter des Adels hervor. Einige, weil es ihre sociale Stellung mit sich zu bringen scheint, einige, weil sie das innere Bedürfniß empfinden, dieser socialen Stellung noch eine andere Grundlage zu geben. Da ragte vor Allen Graf Kaspar Sternberg hervor, ein Mann von tiefem Ernst, ein Naturforscher, ein geschätzter Freund Goethe's und Bernhard Cotta's. Er gründet im Verein mit Gesinnungsgenossen zu Beginn der Zwanzigerjahre „die Gesellschaft des böhmischen Museums" und mit dieser im Zusammenhange eine groß angelegte Zeitschrift, welche alle wissenschaftlichen und künstlerischen Bestrebungen des Landes abspiegeln und zu diesem Zwecke in deutscher und czechischer Sprache erscheinen soll. Von einer Trennung nationaler Bestrebungen ist auf deutscher Seite — und auf dieser steht naturgemäß, wenn auch nicht mit Bewußtsein, Graf Sternberg, wie auch die überwiegende Mehrzahl seiner Genossen — noch gar keine Rede. Die Doppelsprachigkeit der Publicationen soll lediglich für allgemeine Verständlichkeit sorgen, nicht aber verschiedenartigen oder gar widerstreitenden Tendenzen dienen. Auf czechischer Seite freilich ist man weitsichtiger und zielbewußter. Mannigfache Actenstücke, die erst heute an den Tag kommen, beweisen, daß man da die Unterscheidung zwischen Nationalitätsgenossen und Deutschen bereits sehr spitz zugeschärft hatte. Die Briefe Jungmann's z. B., die erst in unseren Tagen publicirt werden, wägen in verschiedenen Schulfragen sehr genau ab, ob es sich um Deutsche, ob um halbe oder echtfarbige Czechen handelt. Hanka, der Museumsbeamte in der mineralogischen Abtheilung, sucht eine versteinerte altböhmische Literatur ins Leben zu rufen, und selbst der gemäßigte Swoboda, der sprachenkundige und classisch gelehrte Professor des Kleinseitner Gymnasiums, der vortreffliche Senecaübersetzer, macht kein Hehl daraus, daß es ihm vor Allem um Belebung czechischer

Geschichte und czechischer Literatur zu thun ist. Palacky beginnt in der Museumszeitschrift seine hochbedeutsame Geschichtsschreibung und obgleich er gelegentlich äußert, daß der Historiker wie ein Richter über den Parteien stehen muß, gruppirt er die Thatsachen derart, daß sie ein möglichst ausschließliches Heimathsrecht der Czechen in Böhmen zu begründen scheinen. Auf deutscher Seite aber geht man in edler Harmlosigkeit willig auf alle diese Bestrebungen ein. Die Warnungen der Geschichte sind längst vergessen. Mit traditionell deutscher Weltbürgerlichkeit möchte man Alles umfassen und ans Herz schließen, was sich lebendig zu regen beginnt. Der Boden, auf dem man steht, soll geweiht werden, die Poesie soll Geschichte und Sage des Landes verklären. Alles, was sich auf sich selbst besinnt, wie ich im Eingang sagte, drängt sich aneinander. Man sieht keine klare Zukunft vor sich, man schwelgt also in Träumen von einer fabelhaften Vergangenheit. Der böhmische Chronist Hajek, den die historische Kritik längst zu den Todten geworfen, liefert Stoff für diesen Cultus und die Helden der czechischen Sage werden von den jungen heranreifenden deutschen Talenten mit dem Rüstzeug geschmückt, das aus der zu neuer Größe und Schönheit entwickelten deutschen Sprache und Literatur entnommen ist.

Die Museumszeitschrift legt Gewicht auf die Poeten und deren gekennzeichnete Richtung. Später, da sie in deutscher Sprache zu erscheinen aufhört, übernehmen die Jahrbücher „Libussa" eine mehr einseitig schöngeistige, aber von ähnlicher Tendenz durchdrungene Aufgabe. Gleichzeitig mit der „Libussa" von Mitte der Dreißigerjahre bis zum Jahre 1848 bildet die Zeitschrift „Ost und West", herausgegeben von dem Bibliothekar Rudolf Glaser, einem Schwager Karl Egon Ebert's, lebhaft gefördert von Glaser's poetisch veranlagter Gattin Juliane, den Mittelpunkt literarischer, zumal poetischer Bestrebungen. In „Ost und West" ist die Tendenz nicht mehr so kindlich und traumhaft naiv, auch nicht so angekränkelt von der sogenannten Harmlosigkeit des Vormärz, wie sie, ein lebendiger Anachronismus, in den Libussa-Jahrbüchern bis zum Jahre 1860 fortgeführt wird. Schon ist man sich eines Gegensatzes zwischen deutschem und slavischem Elemente bewußt, schon hat man mit dem früher vorwaltenden Gottschedianismus, der gleichsam zu Ehren des gemeinsamen Haushalts Alles zählt, ordnet und summirt, was, gleichviel in welchem Geist, in welcher Tendenz, in welcher Sprache geschrieben wird, gebrochen, aber man sucht programmatisch einen literarischen Accord deutscher und slavischer Bestrebungen. Ost und West sollen ihre Schätze gegeneinander austauschen, sollen

sich gegenseitig bereichern, sollen sich vor Allem verstehen lernen. Es ist ein buntes Zusammen- und Durcheinanderwirken aller Kräfte. Bedeutendes und Unbedeutendes, Urdeutsches und slavisch Tendenziöses läßt sich in dieser Vermittlungszeitschrift vernehmen. Ein lebhafter Drang, sich auszusprechen und auszusingen, geht durch diese Blätter hindurch, die auch nach Deutschland hinausdringen, Aufsehen erregen, und Männer wie Rückert und De la Motte Fouqué zu ihren Mitarbeitern zählen. In diesen literarischen Vorfrühling, wie er sich in „Ost und West" ankündigt, brechen im Mai 1848 die Lenzstürme der volksthümlichen Bewegung herein. Nun beginnt das Volk selbst zu reden, in dessen Namen man so lange gesprochen, das man so lange wie eine dunkle unverstandene Einheit angerufen hat. Alsbald dringen aus dieser gedachten Einheit zwei grundverschiedene Tendenzen und Gefühlsrichtungen hervor. Noch wogen sie zwar durcheinander, aber ihre Strömung scheidet sich bald immer deutlicher. Die lange vorbereitete slavische Propaganda demaskirt sich als die rücksichtsloseste nationale Einseitigkeit, die sich mit Hintansetzung aller anderen Menschheits- und Freiheitszwecke in der großen Bewegung durchsetzen will und die selbst der neu drohenden Reaction erst halb verstohlen zulächelt, dann willig die Hand reicht, da sie sich die Erfüllung ihrer Zwecke von ihr verspricht. Die deutsche Begeisterung dagegen ergießt sich in den breiten Strom der europäischen Revolution und verkündet noch nicht dem Namen, aber schon dem Wesen nach rein deutsch, die belebenden Freiheitsgedanken. An einem ernsten Tage des Jahres 1848, am 11. Mai, hört charakteristischerweise „Ost und West" zu erscheinen auf. In der Literatur spiegelt sich die Geschichte ab; es ist ein symbolisch bedeutsamer Moment. Ost und West, unter dem Drucke aneinander und ineinander gepreßt, scheiden sich für immer oder doch für eine unübersehbare Periode der Geschichte im ersten Momente ihrer freien flughaften Entwickelung.

All diese Perioden mußten wir schildern oder doch andeuten, um die hervorragendsten deutschen Poeten Böhmens in ihrer Entwickelung zu verstehen. Sie hängen Mann für Mann mit dem bewegenden Zuge der Zeit zusammen, dem sich nur die conventionellen Literaturförderer und Schriftsteller, die Nachahmer, die sich in die bereitgehaltene Form einfügen, zu entziehen vermögen. An solchen Nachahmern und Vermittlern hat es in der Uebergangs- und Vorbereitungszeit zu Anfang unseres Jahrhunderts in Böhmen keineswegs gefehlt. Ich nenne W. A. Gerle und Schießler als die eifrigsten, welche bearbeitend,

übersetzend, auch massenhaft producirend für schöngeistige Anregung thätig waren und sich gleichsam von den Wogen der Modeliteratur tragen ließen. Beide hatten keinen eigenen Ton, bemächtigten sich aber mit großer Geschicklichkeit aller erdenklichen Tonarten. Gerle, eine Zeitlang der literarische Machthaber von Prag, versuchte sich in jeder Art der Dichtung. Er behandelte böhmische Sagen, welthistorische Stoffe und suchte in modernen Lebensbildern mit Kotzebue und Iffland zu wetteifern. Die Unselbstständigkeit solcher Literaten pflegt eine gewisse Protegirwuth zu erzeugen, welche das Gewand des väterlichen Wohlwollens anlegt und in der sich oft nur das Bedürfniß geltend macht, an fremder Individualität einen Halt zu gewinnen. So hat Gerle sich den echteren und bedeutenderen Talenten, die um diese Zeit in Böhmen erstanden, hülfreich angeschlossen und zweifellos das Verdienst, die Lebhaftigkeit des äußeren literarischen Verkehrs gefördert zu haben. In seinen dichterischen Versuchen, wie in seiner Zeitschrift „Der Kranz“, die er herausgab, war er der verkörperte Vormärz. Jene spielende literarische Geschäftigkeit, welche das Kleine und Unbedeutende hebt, um durch dieses selbst gehoben zu werden, die oberflächliche Modeschriftstellerei, die vom Tage und in den Tag hineinlebt und für die seit einem Jahrhundert der hohle äußerliche Theaterenthusiasmus typisch geworden ist, die Literaturmache eines Bäuerle und Saphir war durch ihn in Prag vertreten. Sein Tod war merkwürdiger als sein Leben. Er hatte nicht die Kraft, die Mode, mit der er stand und fiel, zu überleben. Als er zu Anfang der Dreißigerjahre seine Art von Literatur vergessen, seinen Einfluß gebrochen, seine ganze Richtung überwunden sah, gab er sich in den Wellen der Moldau den Tod. So leuchtete schließlich in sein Leben das unheimliche Feuer einer Tragik hinein, das aus keiner seiner Dichtungen hervorsprühte. Geschmeidig, gefällig, Weltmensch, trug er, vor aller Welt geborgen, eine nagende Unzufriedenheit in sich, die sich zur Verzweiflung steigerte. Die Welt und das literarhistorische Urtheil sind hart gegen die Mittelmäßigkeit, aber es liegt oft in ihr auch ein heroischer Kampf und einen solchen kämpfte Gerle, ein böhmischer Kotzebue, der an sich selbst das furchtbare literarische Gericht vollzog. Gerle, seine Richtung und seine Anhänger waren größtentheils schon vergessen, als der an sich verzweifelnde Mann sich das Leben nahm. In aller Stille war ein neuer Dichterfrühling angebrochen, dessen Verkünder an der Pforte des Jahrhunderts erschien. Karl Egon Ebert, der im Juni 1801 in Prag das Licht der Welt erblickte, war berufen der deutschen Dichtung Böhmens einen neuen Aufschwung zu geben.

Das äußere Leben dieses Hauptes der deutschböhmischen Poeten war im Gegensatz zu der Laufbahn seiner Jünger und Nachfolger ungemein schlicht und ruhig. Ebert gehört zu den Glücklichen, bei denen von Anbeginn des Lebens an innere Neigung und äußere Verhältnisse übereinstimmen und denen das Schicksal eine ruhig harmonische Entwickelung vergönnt. In günstigen äußeren Verhältnissen als Sohn eines Fürstenberg'schen Rathes geboren, von einem ernsten gewissenhaften Vater und einer poetisch angeregten Mutter trefflich erzogen, findet er Anerkennung für die ersten Blüthen seines Talents, äußere und innere Förderung bei seinem väterlichen Freunde, dem Fürsten Fürstenberg, steigt er allmählich ruhigen und sicheren Schrittes Stufe um Stufe zur Erfüllung großer poetischer Aufgaben hinan, ermuntert von dem Zuruf eines befriedigten Publicums, geweiht durch einen Lobspruch des greisen Goethe, geehrt durch die durchgeistigte Freundschaft der seiner poetischen Richtung verwandten Zeitgenossen, Uhland und Rückert. Der ruhige Lebenslauf Ebert's, dessen Details in den Rahmen dieser Skizze nicht zu fassen sind, ist indeß nicht lediglich der Gunst der äußeren Verhältnisse zuzuschreiben. Der Zug zu einer weltabgeschlossenen, in sich ruhenden Thätigkeit lag in ihm, in seinem Naturell, in seinen Neigungen. Er hatte, wie Grillparzer, eine tief wurzelnde Scheu vor dem lauten Markt und war von Jugend an eine anschauende und beschauliche Natur, deren Stärke mehr im ruhigen Erfassen als im leidenschaftlichen Wollen lag. Früh zu den Classikern verständnißinnig emporblickend, von ihnen wie von dem neu sich regenden Zuge der Romantik mächtig angezogen, erzeugt er sich eine reiche innere Welt, in der er sich vornehm abschloß und den verworrenen und schwankenden Richtungen der Literatur, die ihn umgeben, ein mild klares, rein poetisches Wollen entgegensetzte. Seine großen Vorzüge, wie seine Mängel fließen aus derselben Quelle: aus der vollen einseitigen Hingabe an eine poetisch abgeschlossene Welt. Hätte er mehr erleben können und wollen, so begegneten wir gewiß in seinen Werken energischeren Accenten der Bewegung, intensiveren Lauten des inneren Kampfes. Solchen Offenbarungen des inneren Menschen widerstrebte sein Naturell. Ueber die meisterhafte Wiedergabe der einheitlichen lyrischen Stimmung dringt er in der Belauschung des Gemüthslebens nicht hinaus. Deswegen ist er im Drama nicht wesentlich weiter gekommen als Uhland, nämlich zur erbreiterten Romanze, zum scenisch ausgeführten Geschichtsbild. Dagegen ist er oft wahrhaft groß im ruhigen Anschauen und Abbilden des Heroischen, des Erhabenen, heldenmüthiger Kämpfe, stolzer Siege, großartiger Katastrophen. Mit

demselben liebevollen Dichterauge betrachtet er die erhabene und die liebliche Landschaft, die Freuden und Leiden des Alltagslebens, das Glück in der Beschränkung, die liebliche Welt der Idylle. Er war der geborene Epiker. Und zwar der Epiker im großen Styl, wie er heute kaum mehr in der Literatur auftaucht, der eine mächtige Volksbewegung al fresco wiedergiebt, Landschaft und Menschenbewegung in großartig breiten Zügen an uns vorüberführt, dem die Individuen Werkzeuge der Geschichte sind, der den mächtigen Strom der Geschichte in seine Verse bannen möchte. In der Zeit, in der Ebert auftauchte, hatte man Ohr und Herz für derartige Production. Es war eine stille Zeit, die nicht in Hast genießen und sich aufregen, sondern verweilen und sich sammeln wollte. Eine Zeit, in der der ruhige Wellenschlag der poetischen Mittheilung nicht von den mächtigeren Wogen der Tagesgeschichte übertönt wurde. Als in den Zwanzigerjahren Ebert's Gedichte in die Oeffentlichkeit kamen, als bald darauf sein großes Epos „Vlasta" erschien, griffen diese epischen Werke mächtiger ein als heute manche dem Tagesgeschmack angepaßte, mit allem Raffinement der Mode gewürzte Dichtung. Die „Vlasta" war ein Ereigniß weit über die enge Literatenwelt hinaus. Man trug in Prag Vlastahüte und Vlastastöcke, man citirte bei jeder Gelegenheit die poetischen Gestalten der alten, von Hajek überlieferten Sage vom Mägdekriege und seiner männertödtenden Heldin. Es liegt auch thatsächlich ein großer poetischer Zauber in den kräftigen Nibelungenstrophen dieses Gedichts, in der Verwebung des Menschlichen und des Wunderbaren in der neu aufgeschlossenen Heroenwelt, deren Kämpfe sich von dem meisterhaft behandelten Hintergrunde der heimischen Landschaft abheben. „Alles Landschaftliche," sagte Goethe damals zu Eckermann, „kann nicht besser gemacht sein." Dagegen vermißte der Fürst der deutschen Literatur die ausgesprochene Local- und Culturfarbe, die Detailcharakteristik der Zeit, in die uns das Gedicht versetzen will. Ebert suchte sich in einem Briefe an Zauper, den gelehrten Prämonstratenser in Pilsen, der mit Goethe in Verbindung stand, zu vertheidigen. „Die Ueberlieferung aus der Zeit der Libussa", so schrieb er damals, „bietet dem Culturbilde keinen Anhaltspunkt." Die Chroniken von Hajek und Kosmas schweigen über alle Einzelheiten des Culturstandes; aus der Königinhofer Handschrift war gleichfalls nicht viel zu entnehmen. Dies war nun freilich sehr natürlich. Hajek war ja mehr Fabulist als Historiker. In Kosmas finden sich zumeist nur trockene Daten und die dunklen Verfasser der Königinhofer Handschrift waren nicht in der Lage, zu viel im Detail zu dichten. Der Mangel,

den Goethe vom Standpunkt der höchsten künstlerischen Anforderungen hervorhob, wurde von den Lesern der „Vlasta“ nicht empfunden. Sie begeisterten sich gerade an einer gewissen heroischen Allgemeinheit, in die die Geschichte des Landes getaucht war, an den großen Typen, in denen sich die Heldenvorzüge der vermeintlichen Ahnen verkörperten. So rührig seither in czechischer Literatur gearbeitet wird, ist kein Gedicht entstanden, das über die czechische Sagengeschichte einen ähnlichen Glanz ausgießt. Die „Vlasta“ bezeichnet in großen Zügen die Richtung, in der sich eine geraume Weile hindurch die poetische Literatur der Deutschen in Böhmen bewegte. Ebert kennzeichnete sich durch diese Dichtung als der Poet, der geeignet war, einen Kreis um sich zu versammeln und nach allen Seiten den Samen der Anregung auszustreuen. Ein Deutscher, ging er darin voran, den czechischen Sagenkreis zu beleben und so jener Nationalität, die sich heute bitter gegen alles Deutsche wendet, eine poetische Tradition zu schaffen. Aber auch abgesehen von dieser bestimmten Richtung, die er den jüngeren Poeten gab, war er ihnen im sinnigen Ernste der Naturbetrachtung, in schlichter Innigkeit des Empfindungsausdruckes und der geraden tüchtigen Begeisterung für das Große ein Vorbild. Ueber das Dilettantenthum, das sich in den schöngeistigen Zeitschriften breit machte, über die Mode- und Albumliteratur wies er hinaus auf die ernsten Höhen der Dichtung, zu denen nur der Reine, Kräftige, innerlich Gesunde festen Schrittes vorzudringen vermag. Die eigentliche Tagestendenz drang in seine poetische Abgeschlossenheit nicht ein. Aber auch der Tendenz selbst, die später aus dem Volk selbst in die Poesie mächtig hineindrang, bereitete er eine höhere Kunstform, an der sich die Jünger erhoben und bildeten. Feurigere, bewegtere Naturen folgten dem Dichter der „Vlasta“, der vollendeten Idylle „Das Kloster“, der zahlreichen Romanzen und Balladen aus deutscher und böhmischer Geschichte. Aber für sie alle, wenigstens für den Beginn ihrer Entwickelung, war Ebert ein Pfadfinder gewesen, ein berufener Vermittler der classischen Tradition, ein Meister deutschen Sanges auf böhmischem Boden und so ward er seine ganze lange Lebenszeit hindurch — er starb erst vor vier Jahren als 82jähriger Greis — als Haupt des deutsch-böhmischen Dichterkreises anerkannt. Aber es war ein anders geartetes Geschlecht, das nach Ebert in den Zwanziger- und den Dreißigerjahren heranwuchs. Hatte er gleichsam die edle Form und eine hohe Ethik aus der classischen Zeit herübergerettet und auf einen neuen Boden verpflanzt, so drängte jetzt die neue Zeit mit der ganzen Fülle ihres Inhalts heran. Wohl schwelgten auch

die Nachfolger Ebert's in Erinnerungen an die großen Momente der böhmischen Geschichte. Wohl warfen auch sie sich anfangs einer czechischen Nationalbewegung, in der sie die unterdrückte Volksthümlichkeit anzog, in die Arme. Aber schon konnten sich die Gemüther nicht mehr beruhigen, große Vorbilder aus der Vergangenheit wachzurufen, schon pochte die Zukunft an die Pforten des Staates, immer dringender Einlaß für eine neue gesellschaftliche Ordnung, für die Freiheit des Wortes, für die ungehemmte Entwickelung des geistigen Lebens begehrend. Nirgends wurde dieses Pochen mit regerer Aufmerksamkeit vernommen als in Böhmen. Ein ungeheurer Freiheitsdrang erwachte in allen Gemüthern; alle Kräfte, Satyre, politische Begeisterung, Beredsamkeit wurden in Wehr und Waffen gerufen, den Kampf für die neue Zeit aufzunehmen. Befreiung von unerträglichen Zuständen, von dem aufgehäuften mittelalterlichen Wust, von den Fesseln des Vorurtheils, von der Vormundschaft der Polizei und der Kirche, von der drückenden Censur des ganzen öffentlichen Lebens war in den Dreißiger- und Vierzigerjahren das Losungswort, das erst leise, dann immer lauter und lauter von Mund zu Munde ging.

(Ein zweiter Artikel folgt.)

Die österreichisch-ungarischen Schifffahrtsschulen.

Von Eugen Gelcich.

Im Jahre 1864 war in der „Oesterreischen Revue"*) ein Aufsatz über den damaligen Stand der österreichischen Schifffahrtsschulen enthalten. Seit jener Zeit hat sich aber viel und Vieles geändert und wir denken, daß eine neuerliche Besprechung dieser Bildungsanstalten um so willkommener sein wird, als man im Inlande eigentlich vom Seewesen überhaupt wenig, noch weniger aber von den Anstalten weiß, welche Schiffscapitäne heranbilden und überhaupt dem Seewesen gewidmet sind.

In älteren Zeiten mußten die Bewohner unserer Küste, wenn sie sich der Hochbordschifffahrt widmen wollten, für ihre theoretische Bildung selbst sorgen. Es bestanden in einzelnen Städten Privatlehrer, die sich den mathematischen und nautisch-astronomischen Studien widmeten und dann ihre Wissenschaft den jungen Leuten beibrachten; aber diese Einrichtung stammte erst aus den ersten Jahren unseres Jahrhunderts, während vor dieser Zeit die Wißbegierigen nach Venedig oder gar noch weiter nach Livorno zogen, wo es an Lehrkräften keinen Mangel gab. Erst die Kaiserin Maria Theresia gründete in Triest eine staatliche Lehranstalt für Mathematik und theoretisch-praktische Nautik und betraute mit der Leitung derselben die Jesuiten. Nach zwanzig Jahren erwies sich die Frequenz dieser Schule derart mangelhaft, daß man sie versuchsweise nach Fiume verlegte und 1785 abermals nach Triest rücktransportirte. Die Franzosen vereinigten alsdann dieses Institut mit dem Lyceum;

*) „Oesterreichische Revue." Jahrg. 1864. Band VI, S. 106 bis 112.

im Jahre 1809 aber fand die Eröffnung der k. k. nautischen und Realakademie statt nach den von dem bekannten Organisator des Wiener Polytechnicums Josef Prechtl vorgelegten Plänen. Gegen die Fünfzigerjahre erst sind ähnliche Anstalten in den anderen österreichischen Küstenstädten gegründet worden; es bestand jedoch kein gemeinschaftlicher Lehrplan und von einem einheitlichen Wirken war keine Rede. Als aber die k. k. Central-Seebehörde als eine Art Section des Handelsministeriums mit dem Sitze in Triest creirt wurde, begannen bessere Zeiten auch für die nautischen Schulen, die von nun an in recht erfreulicher Weise gediehen.

Sowohl die Aufnahmebedingungen als auch die Lehrpläne der genannten Lehranstalten sind bis zum Jahre 1879 ziemlich oft geändert worden; prüft man aber diese Bestimmungen genau, so muß man sich gestehen, daß sie eigentlich nie dem vorgesteckten Ziele vollkommen entsprachen. Ihr Fehler bestand in dem Umstande, daß einerseits die Schüler zu wenig Vorkenntnisse mitbrachten, und daß andererseits in kurzer Zeit ein zu gewaltiges Material bewältigt werden mußte. Man sah diese Mängel ein, versuchte sie auch zu beseitigen, aber schlug unglücklicherweise immer wieder fehl. Wir glauben diese Thatsache dem Umstande zuschreiben zu sollen, daß die bezüglichen Entwürfe zwar von ausgezeichneten Gelehrten ausgearbeitet wurden, die aber im praktischen Unterricht keine Gelegenheit hatten, Erfahrungen zu sammeln und daher auch nicht in der Lage waren, die Leistungsfähigkeit dieser Anstalten so recht abzuwägen. Ein anderer schädlich einwirkender Factor war die große Rücksicht, die man auf die ärmere Classe der Bevölkerung nahm, welche die größte Schülerzahl lieferte und der zu Lieb' die Studienzeit abgekürzt werden sollte. Im Winter 1877/78 berief das Unterrichtsministerium eine Enquête nach Wien, an welcher sich auch Mitglieder der ungarischen Regierung betheiligten, Fachmänner bereisten die Küstenländer, um die Anstalten zu inspiciren und auf Grund der gesammelten Erfahrungen wurden ein neues Statut und neue Lehrpläne ausgearbeitet. Das Statut erhielt im Jahre 1879 die allerhöchste Sanction, mit welcher gleichzeitig das Ministerium auch die neuen Lehrpläne veröffentlichte. Die wichtigsten Bestimmungen des Statutes sind folgende:

Die nautischen Schulen der Monarchie (es bestehen solche in Triest, Lussin, Ragusa, Cattaro, Fiume und Buccari) haben mit den übrigen Mittelschulen gleichen Rang. Die Unterrichtssprache an denselben ist in der Regel die italienische (in Buccari gemischt, italienisch und slavisch), die Aufnahmsbedingungen erfordern das zurückgelegte 13. Lebens-

jahr und die Ablegung einer Aufnahmsprüfung, welche ungefähr den Nachweis liefern soll, daß der Aufnahmsbewerber sich solche Kenntnisse aus der italienischen Sprache, der Mathematik, Geographie und Naturgeschichte angeeignet hat, wie dies bei der Absolvirung einer Bürgerschule möglich ist. Die Lehrdauer erstreckt sich auf drei Jahre, die Schüler der dritten Classe müssen eine Schlußprüfung (Maturitätsprüfung) ablegen.

Die Unterrichtsgegenstände sind: Italienische, englische und deutsche Sprache, letztere facultativ (eventuell auch slavische Sprache). Geographie und Geschichte, Mathematik bis zur sphärischen Trigonometrie, Rundschifffahrt (Nautik) und nautische Astronomie, Experimentalphysik, Dampfmaschinenlehre, Meteorologie und Oceanographie, Schiffbau, Schiffs- und Seemanöver, Handels-, See- und Wechselrecht, Bordbuchführung, Schiffshygiene und Religion.

Berücksichtigt man, daß aus der Mathematik bei der Aufnahme nur die Beherrschung der Brüche verlangt wird und daß in diesem Gegenstande binnen drei, eigentlich binnen zwei Jahren das Pensum einer Oberrealschule durchgemacht werden muß (es entfällt nur die Combinationslehre und die Wahrscheinlichkeitstheorie, dann die immaginären und irrationalen Größen), daß ferner die Anzahl der Gegenstände eine ziemlich große ist, daß einige derselben als schwierige anerkannt werden müssen, so wird man einsehen, daß das Ideal einer Organisation eigentlich noch nicht erreicht wurde. Wir können uns hier diesbezüglich nicht in weitere Erörterungen einlassen, sondern wollen nur ganz allgemein erwähnen, daß sich dieses Ideal leicht erreichen lassen würde, entweder durch Erweiterung der Lehrdauer von drei auf vier Jahre oder durch Errichtung eigener Vorbereitungscurse, die mit den nautischen Schulen verbunden sein sollten und eine Aenderung des detaillirten Planes zulassen müßten. Da der jetzige Lehrplan nur ein provisorischer ist, so geben wir uns der Hoffnung hin, daß in nicht ferner Zeit dieses Desideratum erfüllt werde.

Die Vorschriften bezüglich der Schlußprüfnngen sind den Maturitätsprüfungsvorschriften analog.

Hat ein Jüngling die nautische Schule absolvirt, so muß er zwei (nach der neuen dem Reichsrathe bereits vorgelegten Seemannsordnung drei) Jahre zur See fahren, um sich zur Ablegung der Steuermanns- (Lieutenants-)prüfung zu melden. Nach dem neuen Gesetze wird gestattet, zwei von den drei Einschiffungsjahren vor Eintritt in die nautische Schule zurückzulegen, das dritte Jahr muß aber nach Erwerb

des Schlußprüfungszeugnisses erfolgen. Der patentirte Lieutenant muß nun weitere zwei Jahre als solcher fahren und dann kann er auch die Capitänsprüfung ablegen, welche den Schlußstein seiner Aspirationen bildet. Hat er das Capitänpatent in den Händen, so ist er ein gemachter Mann und nimmt in der Gesellschaft keine schlechtere Stellung als ein Beamter, Gelehrter oder Arzt ein.

Es ist ein Capitalfehler dieser ganzen Einrichtung, daß weder für Lieutenants noch für Capitänaspiranten eigene Vorbereitungs- oder Lehrcurse bestehen. Die bezüglichen Candidaten müssen durch Selbststudium sich zu dieser Prüfung vorbereiten; sie gehen gewöhnlich durch acht bis zehn Wochen zu einem öffentlichen oder Privatlehrer, dessen Wohnung dann die Universität der Seeleute wird. Dieser Privatlehrer ist oft ein gewöhnlicher Mercantilcapitän, der gerade so viel weiß, als seine demnächstigen Collegen, der sich aber durch die lange Uebung etwas Fertigkeit im Rechnen und im Aufstellen von Fragen erwarb und dadurch befähigt ist, eine solche Privatlehranstalt zu gründen. Die Prüfungsvorschriften sind auch dementsprechend nachsichtig gehalten; man verlangt wirklich ein Minimum von Kenntnissen, gerade so viel, als zu wissen unumgänglich nöthig ist, um ein Schiff führen zu können. Wir zweifeln gar nicht daran, daß der neuen Seemannsordnung auch andere als die jetzigen Prüfungsvorschriften auf dem Fuße folgen werden, damit wird aber den Mängeln noch nicht abgeholfen sein. Vor Allem müßte man die Prüfung viel strenger gestalten, als sie es jetzt ist, weil die Segelschifffahrt immer mehr abnimmt und durch die Dampfschifffahrt verdrängt wird und zur Führung eines Eisenschiffes höhere Kenntnisse als zur Führung eines Holzschiffes nöthig sind, und weil man schließlich an einen gallonirten Lloyd- oder Adriacapitän, der unsere Flagge nach allen Welttheilen führt und in den Salons unserer auswärtigen Vertreter sowie fremder Staatsfunctionäre eine Rolle spielt, auch höhere Anforderungen in Bezug auf allgemeine Bildung stellen muß.

Andererseits wäre es unbillig, viel mehr als es gegenwärtig der Fall ist, zu verlangen, falls man nicht auch gleichzeitig dafür sorgt, daß die betreffenden Aspiranten Anstalten finden, welche ihnen unentgeltlich und systematisch einen ordentlichen Unterricht ertheilen. Es ist zu wiederholten Malen darauf hingewiesen worden, daß für alle Studiengattungen höhere Anstalten bestehen, daß der angehende Arzt, der Jurist, der Theologe u. s. w. vom Staate die Mittel erhalten, sich in ihrer Wissenschaft oder in ihrer Kunst zu perfectioniren, während

der Mercantilcapitän allein selbst den Lehrer bezahlen muß, der ihn zur Ablegung der Prüfung vorbereitet.

In Italien besteht dasselbe System, aber die Deutschen sind uns weit voraus. Dort giebt es nautische Schulen nach unserer Art nicht. Die sogenannten Navigationsvorschulen haben den Zweck, Seeleute für den Steuermannscurs vorzubereiten. Im Steuermannscurs erhalten die Frequentanten einen neunmonatlichen Unterricht, damit sie sich zur Lieutenantsprüfung vorbereiten, und dann folgen die Schifferclassen für Capitänsaspiranten mit einer Lehrdauer von sechs Monaten. Der Bildungsgang eines Mercantilcapitäns ist also folgender: Der junge Mann studirt einige Classen einer beliebigen Mittelschule, gewöhnlich sechs, oft auch alle Gymnasialclassen, dann geht er zur See, und hat er die vorgeschriebene Navigation zurückgelegt, so kann er sich entweder gleich zum Besuche der Steuermannsclasse anmelden, oder, wenn er von den im Gymnasium erworbenen Kenntnissen viel vergaß, muß er zuerst die Vorschule frequentiren. Dann tritt er in die Steuermannsclasse über, legt nach ihrer Vollendung das Lieutenantsexamen ab, fährt abermals zur See, besucht dann den Schiffercurs und wird nach Absolvirung desselben Capitän.

Jeder Laie wird begreifen, daß es ganz etwas Anderes ist, die nautische Astronomie oder das Seerecht und ähnliche Gegenstände einem zwanzigjährigen jungen Manne vorzutragen, der ein Gymnasium frequentirte und mehrere Jahre zur See fuhr, als sechzehnjährigen Burschen, die gewisse Dinge selbst bei aller Aufmerksamkeit und größtem Fleiße weder verstehen noch verdauen können. Man könnte aber leicht das österreichisch-ungarische mit dem deutschen System in Einklang bringen und ersteres sogar vom specifisch-nautischen Standpunkte letzterem überlegen machen. Es würde genügen, die Lehrpläne an den jetzigen nautischen Mittelschulen in einigen Punkten zu reduciren und dafür etwa in Triest und Fiume Schiffer- und Steuermannscurse zu errichten.

Noch mehr als die aufgeführten Mängel fällt der Umstand auf, daß längs der ganzen Küste nicht Eine Schule für Schiffsmaschinisten besteht, während die österreichisch-ungarische Handelsmarine ungefähr 100 Dampfschiffe zählt, auf welchen ungefähr 200 bis 250 Maschinisten angestellt sein dürften. Wir haben dies erst vor kurzem in der in Triest erscheinenden „Revue der Handelsmarine“ eingehend besprochen und wollen an dieser Stelle nur erwähnen, daß nach dem Erscheinen unserer Abhandlung ein Mitglied der in Triest stattgehabten Enquête wegen Berathung des Looses unserer Handelsmarine die Bitte um Er-

richtung einer solchen Anstalt gestellt hat und wollen nur wünschen, daß die in dieser Sache competenten Ministerien des Handels und des Unterrichtes das Votum der Enquêtecommission erfüllen mögen. Der seemännischen Bevölkerung der Monarchie würde hierdurch ein nicht zu unterschätzendes Mittel für ihre zukünftige Wohlfahrt gegeben.

Mit der nautischen und Handelsakademie in Triest ist ein Schiffbaucurs verbunden, der eine unvollständige und nur sehr unvollkommene Section einer technischen Hochschule vorstellt, unvollkommen und unvollständig nämlich, weil aus demselben nicht Schiffsbauingenieure, sondern nur Schiffsbaumeister hervorgehen. Man hat die stiefmütterliche Gestaltung dieses Institutes und der ganzen nautischen Wissenschaft bei uns überhaupt damit zu begründen versucht, daß unsere Handelsmarine klein ist und daß eine vollständige nautische Hochschule wegen zu karger Frequenz zu Grunde gehen müßte. Die karge Frequenz kann aber doch nicht allein maßgebend sein; wir stellen uns z. B. vor, daß, wenn man nach diesem Maßstabe urtheilen müßte, so manche der Universitätskanzeln ausgelebt hätten. Das heilige Feuer der Wissenschaft zu nähren, die Kunst gedeihen zu machen, unbekümmert um die Anzahl von Personen, welche diesen oder jenen Zweig derselben verfolgen, muß doch Pflicht eines jeden cultivirten Staates sein, sonst könnte z. B. eine Lehrkanzel für Geschichte der Musik, wenn man nur auf den unmittelbaren praktischen Nutzen derselben Rücksicht nimmt, nicht existiren.

Wenn also keine der österreichischen Universitäten und der höheren technischen Lehranstalten dem Schiffbaue und der Nautik eine Lehrkanzel einräumen, so wäre doch recht und billig, daß nebst dem Schiffbaucurse in Triest daselbst oder lieber noch in Pola eine ebenbürtige Kanzel für Nautik bestände, da besonders am letzteren Orte die Frequenz wahrscheinlich eine erdrückende wäre.

In letzterer Beziehung stand es in Oesterreich in früheren Jahren besser. In den Fünfzigerjahren existirte nämlich in Triest ein höherer nautischer Curs mit einem Vervollkommnungscurs für Candidaten des nautischen Lehramtes. Der höhere Curs umfaßte zwei Abtheilungen: eine für Schiffbau, die andere für Nautik. Leider waren diese herrlichen Zeiten nur von kurzer Dauer und man darf sich darüber nicht wundern, da die Pläne dieses höheren Curses ganz dazu angethan waren, so wenig anziehend als möglich zu wirken. Später gründete die Kriegsmarine einen höheren Curs, den sogenannten hydrographischen Curs, der aber bei der Reform der Marine-Akademie aufgelassen wurde, wofür letztere einen Jahrgang mehr erhielt. Wir glauben nicht, daß die

vierte Classe der Marine-Akademie den hydrographischen Curs ersetzt, aus dem einfachen Grunde, weil der hydrographische Curs von Männern besucht wurde, die schon zur See gefahren waren und somit auf nautisch-astronomischem und physikalischem Gebiete bereits eigene Erfahrungen gesammelt hatten. Mit Rücksicht auf den gänzlichen Mangel jeglicher höheren nautischen Anstalt in Oesterreich-Ungarn würden wir lebhaft die Wiederrichtung des hydrographischen Curses wünschen. Die Kriegsmarine besitzt in Pola ihre hydrographische Anstalt, in Fiume einen Fachprofessor der Nautik, überdies ist dem marinetechnischen Comité eine nautische Section zugetheilt. Wie leicht wäre da der nächste Schritt zur Errichtung einer Kanzel für höhere Nautik ausgeführt!

Unser Schmerz, die nautische Wissenschaft in Oesterreich-Ungarn eigentlich vernachlässigt zu sehen, und der lebhafte Wunsch, dieselbe wieder zu größerer Geltung zu bringen, führte uns vielleicht vom eigentlichen Thema, welches wir besprechen sollten, ab; nun kehren wir wieder zu unseren bescheidenen nautischen Mittelschulen zurück.

Die Aufgabe dieser letzteren ist eine hohe und schwierige. An den nautischen Schulen handelt es sich nicht darum, die Schüler erst für eine höhere Lehranstalt reif zu machen. Es müssen ihnen positive Kenntnisse beigebracht werden, Kenntnisse, die in erster Linie über Sein oder Nichtsein vieler Menschenleben entscheiden, denn der absolvirte nautische Schüler, wenn er schon früher zur See gefahren war, muß, wenn er sich einschifft, Seewachen halten. Diesem jungen Manne wird also bei Tage und bei Nacht das Schiff mit seiner ganzen Bemannung und der kostbaren Ladung anvertraut. Dasjenige, was der Schüler über Fachgegenstände erlernt, soll das wissenschaftliche Capital bilden, welches er in das praktische Leben mitführt und bestens ausnutzen soll. Er wird nie mehr eine Schule besuchen, daher muß getrachtet werden, daß der Schatz, den er sammelt, möglichst solid ausfalle und gleichzeitig auch für humanistische Bildung gesorgt werde. Dies Alles muß in der kurzen Spanne von drei Jahren erreicht werden. Möglichst beste Ausnutzung der Zeit, rationelle Wahl der Methode und des Unterrichtsstoffes und zweckmäßige Anlegung der Lehrmittelsammlungen sind hier Factoren, die mehr als irgendwo anders maßgebend sind. Man muß mit den Minuten speculiren und jeden Gulden der Lehrmitteldotationen mit großer Vorsorge ausgeben, man muß ein scharfes Augenmerk auf den Lehrstoff richten, um ja nur die passendste Wahl zu treffen. Außer den gewöhnlichen Lehrmittelsammlungen für Physik, Mathematik und Geographie existiren an diesen Anstalten Schiffsbaumodelle, eine

vollkommen adjustirte Schiffsapotheke, dann ein nautisch-astronomisches Cabinet. Letzteres enthält gewöhnlich außer einer Anzahl von Sextanten, Chronometern und künstlichen Horizonten für die praktischen Beobachtungen der Schüler noch die vorzüglichsten Systeme von Schiffsbussolen, Wegmessern, Curscorrectoren, Demonstrationsmodellen der Bestandtheile des Chronometers, Tellurien, Inductionsgloben, Apparate für die Erforschung der Deviationstheorie u. s. w.

Damit die Schüler die vorzüglichsten Artikel des Welthandels kennen lernen und sie sich einen Begriff über Aussehen, Gewicht, kurz über alle Beschaffenheiten jener Gegenstände machen, die sie später als Schiffsladungen werden nehmen müssen, ist an der nautischen Schule zu Lussin auch eine Waarensammlung angelegt worden, die soeben in den Gängen der Anstalt aufgestellt werden soll, wo sich die Schüler während der Respirien aufhalten. Endlich ist die Auswahl der Werke für die Schülerbibliothek von Belang, da es zweckmäßig erscheint, den Schülern der zweiten und dritten Classe vorzüglich solche Werke in die Hände zu geben, aus denen sie, ohne es zu merken, gerade Sachen erlernen, die auf ihren künftigen Beruf Bezug haben. Dazu gehören also Reisebeschreibungen, Schilderungen über die Verhältnisse des Seehandels, geographische, physikalische und astronomische Werke, natürlich in solchem Styl verfaßt, daß sie sich angenehm lesen lassen. Nach dieser Richtung ist die italienische Literatur nicht sehr reich, insoferne nämlich nicht, als in Italien zwar gegenwärtig viel populäre Werke dieser Art verfaßt werden, die leider aber nur zu oft, so vorzüglich sie in mancher Beziehung sind, doch nicht unseren Kindern in die Hände gegeben werden dürfen. Und in Oesterreich werden italienische Bücher dieser Art natürlich nur selten gedruckt.

Um nun einiges Weniges über die specielle wissenschaftliche Thätigkeit der nautischen Lehranstalten sowohl mit Bezug auf jene Dienste, welche sie der Handelsmarine zu leisten haben, als auch auf ihre Theilnahme zur Erforschung der physikalischen Verhältnisse der Adria, anzuführen, so ist hier in erster Linie die Triester Akademie zu nennen, welche sowohl in Bezug auf Instrumente wie in Bezug auf das Personal am reichsten dotirt ist und bei uns in Oesterreich die Hamburger Seewarte zu ersetzen hätte. Nebst der nautischen Schule und dem Schiffbaucurse existirt nämlich an der dortigen Anstalt ein astronomisches Observatorium mit einem Durchgangsinstrument für Zeitbestimmungen. Die Akademie signalisirt täglich den mittleren Mittag und regulirt die Chronometer der im Hafen befindlichen Schiffe. Die astronomische

Section besorgt auch die Drucklegung eines deutschen und eines italienischen Textes des für die Kriegs- und Handelsmarine bestimmten nautischen Jahrbuches. Die meteorologische Station ist mit Instrumenten und Autographen aller Art reichlich versehen; dieselbe sammelt die in den österreichischen Küstenstädten ausgeführten Beobachtungen und veröffentlicht diese Materialien in einem eigenen Jahrbuche.

Von Triest aus werden täglich nach allen wichtigeren Punkten der Adria zwei Witterungstelegramme abgesendet.

Die Akademie ist außerdem berufen, unter den Mercantil- und vorzüglich unter den Lloydcapitänen einen regeren Eifer für wissenschaftliche Beobachtungen auf hoher See wachzurufen, was aber nur in geringem Maße zu gelingen scheint; ferner werden in Triest regelmäßige Beobachtungen über die Fluthbewegungen des Meeres angestellt, und endlich verfügt die Akademie über magnetische Instrumente zur Ermittelung erdmagnetischer Bestimmungen.

Die übrigen nautischen Schulen haben zwar kein eigenes Personal für die Verrichtung anderer als ihrer Schuldienste, doch leisten sie immerhin so viel, als in ihren Kräften steht. So wurden z. B. in Lussin und Ragusa regelmäßige meteorologische und am ersteren Orte auch phänologische Beobachtungen angestellt. Jede nautische Schule besitzt eine kleine Zeitwarte mit Durchgangsinstrument und Pendel, die Anstalten von Lussin und Cattaro signalisiren auch den mittleren Mittag, und in Ragusa wird die städtische Uhr von der Anstalt aus mit dem Pendel des Observatoriums elektrisch regulirt. Bei sich ergebender Gelegenheit übernehmen sämmtliche Anstalten die Chronometer der Schiffe behufs Regulirung in Verwahrung und besorgen die Prüfung und Berichtigung von Bussolen, Sextanten und dergleichen.

Die Frequenz der nautischen Schulen in Oesterreich ist trotz des Verfalles der Handelsmarine eine ziemlich erfreuliche, da in denselben durchschnittlich 120 ordentliche Schüler eingeschrieben sind. Die nautische Schule zu Fiume zählte im Jahre 1885 12 Besucher. Endlich sei bemerkt, daß die nautischen Schulen gleich wie die übrigen Mittelschulen der Monarchie gedruckte Jahresberichte veröffentlichen.

Der Wasserstraßenbau in Oesterreich-Ungarn.

Von Dr. Joh. B. Meyer.

Der gewaltige Aufschwung, welchen die Binnenschifffahrt in neuerer Zeit in einzelnen Ländern genommen hat, läßt ein näheres Eingehen auf die Ursachen dieser Thatsache um so wünschenswerther erscheinen, als neben derselben sich ein stetiges Sinken der Fluß- und Seefrachten vollzieht. Durch diese beiden Factoren werden die Productionsbedingungen jener Länder in empfindlicher Weise tangirt, welche über diese wichtigen Mittel zur Hebung der Staatswohlfahrt in unzureichendem Ausmaße verfügen, oder die es bisher versäumt haben, diese wichtigen Hülfskräfte der Volkswirthschaft sich in vollem Ausmaße dienstbar zu machen.

Oesterreich-Ungarn zählt heute noch zu den letztgenannten Ländern, obgleich gerade dieses Reich durch seine Binnenlage im Herzen Europas dazu prädestinirt erscheint, durch die sorgfältige Pflege seiner 10.000 Kilometer betragenden schiff- und flößbaren Gewässer den Mangel einer ausgedehnten Seeküste wett zu machen und wie in früheren Tagen sich zum wichtigsten Mittelgliede des europäischen Handels aufzuschwingen.

Unter den obwaltenden Verhältnissen dürfte es angezeigt sein, dieser Frage wieder eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden und es soll daher an dieser Stelle außer der Darlegung der Ursachen des Aufschwunges der Binnenschifffahrt auch der Versuch gemacht werden, jene Wege anzudeuten, welche geeignet wären, diese Angelegenheit einer Lösung näher zu bringen.

Unter jenen Staaten, welche an dem Aufschwunge der Binnenschifffahrt hervorragenden Antheil haben, kommt für Oesterreich-Ungarn in erster Linie Deutschland in Betracht. Daselbst sind nicht allein durch die neuerdings kräftig in Angriff genommenen und theilweise zum Abschluß geführten Flußregulirungen Ergebnisse zu Tage gefördert worden, welche manche Zweifel und Unklarheiten betreffs der Entwickelungsfähigkeit der natürlichen Wasserstraßen beseitigt haben, sondern es ist auch auf Grund theils durchgeführter, theils im Bau begriffener oder projectirter Flußcanalisirungen und Schifffahrtscanäle ein großer Schatz von Erfahrungen gesammelt worden, der bei dem Ausbau unserer Wasserstraßen um so mehr eingehender Berücksichtigung bedarf, als das wichtigste Mittel zur Hebung unserer Binnenschifffahrt in der Verbindung der Donau mit den deutschen Strömen zu suchen ist.

*
* *

Die Meinungsverschiedenheit, welche in unseren Tagen über die volkswirthschaftliche Bedeutung des Baues künstlicher Wasserstraßen herrscht, beruht zum guten Theil auf einem Mißverständniß. Ueberall, wo der Kampf zwischen Freunden und Gegnern der Canäle in neuerer Zeit entbrannte und besonders auch in Oesterreich-Ungarn wurde stets auf die französischen künstlichen Wasserstraßen als abschreckendes Beispiel hingewiesen und es ist daher für unsere Auseinandersetzungen von Wesenheit, dieses Argument einer näheren Prüfung zu unterziehen.

Es muß zunächst bemerkt werden, daß die französischen Canäle, mit Ausnahme des Maascanals, der erst 1872 ausgeführt wurde, einer älteren Zeit entstammen. Dieselben bilden ohne Hinzurechnung der letzterwähnten Wasserstraße ein Canalnetz von 5137 Kilometer, dessen Herstellungskosten sich auf 818,467.912 Francs beziffern. Bei einer Verzinsung und Amortisation des Capitals von $4^1/_2$ Procent wäre inclusive der aus einem dreißigjährigen Durchschnitt sich ergebenden Unterhaltungskosten eine jährliche Einnahme von 8550 Francs per Kilometer erforderlich gewesen. In Wirklichkeit ergab sich jedoch seit dem Erlaß des Tarifgesetzes vom 9. Februar 1867 nur eine Einnahme von 600 Francs, also statt des für Verzinsung und Erhaltung nöthigen Betrages von 5·37 Procent nur 0·37 Procent. Wenn der Grund dieser geringen Einnahmen auch theilweise in dem gedachten Gesetz vom 9. Februar 1867 seinen Grund hat, weil dasselbe nach dem Werth der Fracht zwei Waarenclassen festsetzt, von denen die höhere 0·5, die niedere

nur 0·2 Centimes für Tonne und Kilometer zu zahlen hat, so liegen doch die Hauptursachen der geringen Prosperität der französischen Canäle in ihren ungünstigen Steigungs= und Gefällsverhältnissen, in den geringen Schleusendimensionen und in dem mangelnden Verkehr.

Was die ungünstigen Steigungs= und Gefällsverhältnisse betrifft, so seien hier dieselben einiger Canäle angeführt:

	Länge Kilometer	Schleusenzahl Stück	Anzahl der Kilometer, auf welche eine Schleuse kommt Kilometer
Rhein=Marne=Canal . . .	315	180	1·75
Canal von Burgund . . .	242	191	1·30
Rhone=Rhein=Canal . . .	329	163	2·00
Canal von Brest nach Nantes	360	237	1·50

Ein weit schwerwiegenderes Hinderniß für die Entwickelung des französischen Canalnetzes bilden die geringen Schleusenabmessungen, welche auf den größten französischen Canälen höchstens den Verkehr von Schiffen mit 250 Tonnen Tragfähigkeit gestatten. Dieselben machen sich auch wegen der zu erreichenden Einheitlichkeit mit dem vorhandenen Netze bei der Anlage neuer Canäle fühlbar und aus dieser Nothwendigkeit entspringt die von den französischen Ingenieuren verfochtene Theorie der mäßigen Normalabmessungen selbst bei dem Bau moderner Wasserstraßen.

Der Schwerpunkt der geringen Rentabilität der französischen Canäle beruht aber auf dem mangelnden Güterverkehr. Mit Ausnahme der Paris mit dem nördlichen Kohlenbecken verbindenden Wasserstraßen, welche ein Verkehrsquantum von 2 Millionen Tonnen theils beinahe erreichen, theils um ein Geringes überschreiten, entspricht der Frachtenverkehr auf keiner einzigen französischen Wasserstraße den Anforderungen, welche man an eine moderne Wasserstraße stellen muß. Die vier Verkehrswege, welche über einen für die Rentabilität ausreichenden Waarentransport verfügen, sind der Lateralcanal der Oise, die canalisirte Oise, der Canal von Manicamp und jener von St. Quentin. Diesen im Ganzen 236 Kilometer zählenden Wasserstraßen stehen 3077 Kilometer gegenüber, deren Frachtenverkehr im Durchschnitt nur circa 250.000 Tonnen auf den Kilometer ergiebt!

Denselben Verhältnissen begegnen wir auch in anderen Staaten. Denn mit wenigen Ausnahmen entstammen sämmtliche Canäle einer Zeit, da es noch keine Eisenbahnen gab oder die Erkenntniß von der Bedeutung

derselben noch nicht Gemeingut geworden war. Vor der Zeit der Eisenbahnen waren unter den schwierigsten Verhältnissen gebaute Canäle kleinster Dimensionen rentabel, da die Landstraße der einzige Concurrent derselben war und mit demselben Kraftaufwand, mit welchem auf dem Landwege 7500 Kilogramm und auf der Chaussee 15.000 Kilogramm fortbewegt werden, auf dem Wasser 500.000 Kilogramm zu bewältigen sind. Mit der Entwickelung der Eisenbahnen ist der Bau von Canälen bis auf vereinzelte Unternehmungen, denen es aber auch an dem erforderlichen Frachtquantum für eine entsprechende Verzinsung des Capitals und der Unterhaltungs- und Verwaltungskosten gebricht und unter welchen die im Jahre 1854 von Privaten erbaute Trollhättalinie als die bedeutendste Anlage hervorgehoben zu werden verdient, ins Stocken gerathen. Die Staaten begnügten sich damit, durch Verbesserungen und Erweiterungen vorhandener Anlagen die Schifffahrt, und auch mit Erfolg, zu unterstützen, wo die für eine Wasserstraße erforderlichen Gütermengen vorhanden waren.

In dieser Beziehung verweisen wir auf die von uns angeführten französischen Kohlencanäle und können es uns auch nicht versagen, hier noch zweier Canäle zu erwähnen, welche, aus einer früheren Erwerbs- und Lebenszeit stammend, doch einen Fingerzeig abgeben für die Bedingungen, welche vorhanden sein müssen, um auch in unseren Tagen die Anlage künstlicher Wasserstraßen zu rechtfertigen. Es sind dies der Erie- und der Finowcanal.

Der Eriecanal wurde von Witt Clinton in den Jahren 1817 bis 1825 von Buffalo bis Albany am Hudson in der Länge von 556·5 Kilometern erbaut. Die Entfernung von Albany nach New-York am gleichen Flusse beträgt 230 Kilometer, die ganze Strecke von Buffalo bis New-York daher 796·5 Kilometer. Der Canal hat 72 Doppelschleusen, von denen jede 33·55 Meter lang und 5·50 Meter breit ist. Die Wassertiefe des Canals beträgt 2·15 Meter, die Breite in der Sohle 17 Meter, der Wasserspiegel 21 Meter, die Maximal-Ladefähigkeit der Boote wegen der geringen Längen- und Breiteabmessungen der Schleusen nur rund 240 metrische Tonnen. Das Anlagecapital bezifferte sich ursprünglich auf 19,800.000 fl. ö. W., vergrößerte sich aber im Laufe der Zeit durch mehrmalige Erweiterungen und Umbauten auf 112,800.000 fl. Die Anlagekosten für den die Fortsetzung des Eriecanals bildenden Champlaincanal betrugen 24,600.000 fl., für beide Canäle belief sich also das Gesammtanlagecapital auf 137,400.000 fl. Die laufenden Ausgaben ohne die Summe des Baucapitals erreichten

seit dem Bestehen der beiden Canäle die Höhe von 87,900.000 fl., während die Einnahmen sich auf 322,200.000 fl. beliefen. Trotz der verschiedenen Umbauten und der hierdurch hervorgerufenen enormen Höhe der Anlagekosten sind die genannten Canäle, wie den vorstehenden Ziffern zu entnehmen ist, durch ihre Einnahmen bereits schuldenfrei geworden und haben außerdem eine ausreichende Verzinsung abgeworfen. Seit dem Jahre 1883 hat auch der Staat New-York, dieser Sachlage Rechnung tragend, die Canalabgaben gänzlich aufgehoben und finden die Unterhaltungskosten aus den Staatseinnahmen ihre Deckung. Der Verkehr auf dem Eriecanal beträgt im Durchschnitt der letzten Jahre circa 6,500.000 Tonnen und jener des Champlaincanales 1,300.000 Tonnen. Die übrigen Canäle des Staates New-York befinden sich in derselben mißlichen Lage gegenüber diesen beiden den getreidereichen Westen Nordamerikas aufschließenden Canälen, wie die französischen Canäle gegenüber den Kohlencanälen des nördlichen Frankreichs.

Der zweite Canal, dessen hier Erwähnung gethan werden soll, ist der Finowcanal, weil derselbe den bedeutendsten Verkehr unter den Canälen Deutschlands aufzuweisen hat.

Ehe wir uns jedoch mit dem Finowcanal beschäftigen, soll eines Canales Erwähnung gethan werden, dessen Schicksal charakteristisch ist für die Wandlung, welche sich auf dem Gebiete der künstlichen Wasserstraßen ergeben hat. Wir denken an den Klodnitzcanal. Diese von Friedrich II. geplante und zu Anfang des Jahrhunderts vollendete künstliche Wasserstraße hatte den Zweck, das oberschlesische Berg- und Hüttenrevier mit der Oder und hierdurch mit den übrigen Theilen und insbesondere mit der Hauptstadt des Landes in Verbindung zu bringen. Derselbe entsprach bis zur Erbauung der Oberschlesischen Eisenbahn den an ihn gestellten Anforderungen, aber wie wir dies bei den französischen Canälen und denen des Staates New-York gesehen haben, vermochten dieselben, mit wenigen Ausnahmen, die Concurrenz der Eisenbahnen nicht zu ertragen. Dieses Schicksal ereilte auch den Klodnitzcanal. Der Gesammtverkehr auf demselben belief sich im Jahre 1885 zu Berg auf die Beförderung von 119 Schiffen, deren Güter inclusive der Flöße ein Gewicht von 2849 Tonnen repräsentirten und zu Thal auf die Durchschleusung von 94 Schiffen, deren Güter einschließlich des Floßholzes ein Gewicht von 2046 Tonnen hatte. Interessant wie dieses fast vollständige Versiegen des Verkehres auf einem Canal, welcher von dem Gebiete unermeßlicher Massenproducte aus seinen Weg nimmt, ist auch die Controverse, welche sich im Hinblick auf die bevorstehende

Canalisirung der Oder entsponnen hat, ob nämlich der Klodnitzcanal erweitert oder zugeschüttet werden solle. Das Project eines Umbaues des Klodnitzcanales und einer Weiterführung desselben in das Montanrevier ist seitens der Regierung ausgearbeitet worden und würde dessen Durchführung 15 Millionen Mark erfordern. Durch das hohe Anlagecapital dieser nur 50 Kilometer betragenden Wasserstraße, durch die zahlreichen Schleusen und die Schwierigkeit der Anlage von Häfen und Lagerplätzen im Industriegebiete selbst, ferner durch die Unsicherheit in der Wasserversorgung sind jene Momente gegeben, welche die Zuschüttung dieses Canales wahrscheinlicher als den Umbau erscheinen lassen.

Es kommt hinzu, daß auch nach der Erbauung nur die kleinere Zahl der vorhandenen Werke in directe Verbindung mit dem Canale sich befinden würde und es dürfte hier schließlich eine ähnliche Erscheinung wie im Ruhrgebiet zu Tage treten. Daselbst ist die canalisirte Ruhr vernachlässigt worden, weil die Kohlenzechen es vorzogen, ihre Verfrachtung direct am Rhein vorzunehmen. Die Concentration des Verkehres an einem Punkte bietet eben in Bezug auf schnelle und rasche Verfrachtung so große Vortheile, daß die Mehrkosten diesen gegenüber nicht schwer ins Gewicht fallen.

Gehen wir nunmehr zur Schilderung des Finowcanales über. Die Bedeutung desselben für uns liegt nicht allein in dem von ihm bewältigten Verkehr, sondern derselbe ruft in höherem Grade unser Interesse dadurch wach, daß einerseits um denselben zu entlasten und andererseits um auch solchen Schiffsgefäßen, welche über das sogenannte „Finowmaß“ hinausragen, den Uebertritt aus dem östlichen Theile Deutschlands nach dem Westen zu ermöglichen, die erste den modernen Verhältnissen entsprechende Canalanlage, und zwar eine neue Verbindung der Oder mit der Spree hier zur Ausführung gelangt.

Mit dem über 200 Jahre alten Friedrich Wilhelms-Canal vermittelt nämlich der gleichfalls zu den ältesten künstlichen Wasserstraßen in Preußen zählende Finowcanal den Verkehr aus dem Oder- nach dem Elbegebiet. Nach der Statistik des Deutschen Reiches sind durch den Finowcanal im Jahre 1885 14.313 Schiffe, darunter 431 Dampfer geschleust worden und dieselben sind mit 1,570.268 Tonnen befrachtet gewesen. Es gewinnt daher die aus guter Quelle stammende Ziffer, daß im Jahre 1886 22.000 Schiffe den Finowcanal benützt haben, an Wahrscheinlichkeit und dürfte andererseits die Annahme gerechtfertigt sein, daß von dem Gesammtwasserverkehr Berlins, der sich im

Jahre 1886 auf vier Millionen Tonnen bezifferte, fast die Hälfte dieser Waaren den Weg durch den Finowcanal genommen hat.

Trotzdem die beiden genannten alten Anlagen sich in gutem Zustande befinden, und man nach Kräften bemüht war, dem stetig und schnell wachsenden Verkehr Rechnung zu tragen, vermochte man doch nicht den veränderten Verhältnissen in vollkommener Weise zu genügen, weil nur Fahrzeuge von beschränkten Ausmessungen den Weg durch die Schleusen zu nehmen vermochten, deren lichte Weite in den Thoren nur 5·3 Meter und deren Kammerlänge 40·8 Meter beträgt.

Die fortschreitende Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe und besonders der Oder und der sich hierdurch rasch entwickelnde Verkehr hat auch die Vergrößerung der Flußfahrzeuge zur Folge gehabt und diese sind außer Stande, mittelst der jetzigen Canäle von der Oder aus Berlin und das Elbegebiet und andererseits von der Elbe aus das östliche Deutschland zu erreichen. Außerdem wird aber durch die projectirte Canalisirung von der Mündung der Glatzer Neiße bis nach Cosel als Anschlußpunkt an das oberschlesische Berg- und Hüttenrevier ein schiffbarer Strom geschaffen, auf dem auch in der trockensten Jahreszeit Schiffe von 500 Tonnen Tragfähigkeit zu verkehren vermögen. Dieser großartigen Anlage würde aber das belebende Element fehlen, wenn ihm nicht durch eine Wasserstraße von entsprechend großen Dimensionen Berlin und das Elbegebiet erschlossen würde. Von diesem Gesichtspunkte geleitet, wurde seitens der königlich preußischen Staatsregierung dem Landtage im verwichenen Jahre eine Canalvorlage unterbreitet, welche die zwei ersten Schritte bezeichnet, um die nachstehende, von dem preußischen Herrenhause in der Sitzung vom 30. Juni 1883 mit großer Majorität angenommene Resolution zu verwirklichen: „Die königliche Staatsregierung zu ersuchen, den Plan zu einem die Monarchie von Osten nach Westen durchschneidenden einheitlichen Canalnetze dem Landtage vorzulegen und die Mittel dazu in einer Anleihe aufzubringen."

Wie bekannt, gingen die erwähnten Anträge der Regierung zunächst dahin, das westphälische Kohlenrevier mit den Emshäfen und die Oder mit der Spree durch Canäle zu verbinden, für deren Ausführung 71 Millionen Mark gefordert wurden. Der Landtag erhob mit geringen Aenderungen die Anträge zum Gesetz und an der Herstellung des Oder-Spreecanales wird bereits rüstig gearbeitet. Dieser Bau ist deshalb epochemachend, weil er aus anderen Motiven erbaut wird, als jene Canäle, welche vor der Eisenbahnära entstanden sind, weil er nämlich,

wie bereits angedeutet, jene große Type zur Anwendung bringt, nach welcher das Canalnetz des Deutschen Reiches wahrscheinlich zur Ausführung gelangen wird. Es soll auch daran erinnert werden, daß diese Vorlage von demselben Minister dem Landtage vorgelegt worden ist, der die preußischen Bahnen verstaatlicht hat und eifrigst auf die Lucrativität dieses seines eigensten Werkes bedacht ist.

Und hiermit sind wir bei der Frage des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Canal angelangt. Wir glauben dieses schwierige Problem nicht besser als mit einigen Bemerkungen aus dem Motivenbericht des in Rede stehenden preußischen Gesetzentwurfes einleiten zu können. Es heißt daselbst:

„Schon bei den Berathungen der früheren Canalvorlage in den beiden Häusern des Landtages hat sich ergeben, wie schwierig es ist, behufs Vergleichung der Canalfrachten mit den Frachtkosten auf den Eisenbahnen, für die Selbstkosten, welche durch die Verfrachtung der Massengüter auf der Eisenbahn einerseits und auf den Canälen andererseits erwachsen, die genauen und analogen Werthe zu ermitteln, und so eine sichere Grundlage für die Beurtheilung der von Unternehmungen der vorliegenden Art zu erwartenden Vortheile zu gewinnen. Die solchen Berechnungen entgegenstehenden Schwierigkeiten springen in die Augen, wenn man erwägt, daß die in Preußen und im Auslande vorhandenen Canäle, da dieselben in weit geringeren Abmessungen erbaut worden sind als solche für neu herzustellende Canäle angenommen werden müssen und für die in Rede stehenden Canalanlagen in Aussicht genommen worden sind, für die anzustellende Berechnung füglich einen festen Anhalt nicht bieten können. Ferner können bei der Aufstellung der Berechnung nur die jetzt vorhandenen, beschränkten und vielfach mangelhaften Einrichtungen für Fortbewegung der Fahrzeuge auf den Canälen in Berücksichtigung gezogen werden, während vorausgesetzt werden muß, daß mit der Entwickelung des Canalwesens auch eine außerordentliche Entwickelung des Transportwesens unter Nutzbarmachung mechanischer Kräfte Hand in Hand gehen wird.“ .... Insbesondere wird auch noch darauf hingewiesen, daß die Schwierigkeit der Ausscheidung der für die Berechnung der Selbstkosten des Eisenbahntransportes in Betracht zu ziehenden Momente aus den statistischen Angaben über die gesammten Verwaltungs- und Betriebsausgaben der Eisenbahnen nicht leicht sei, und betont, daß auch die Ergebnisse dieser Berechnung bei einer Vergleichung mit den ermittelten Canalfrachten nicht ohneweiters zum Anhalt genommen werden können, weil die

Eisenbahnstatistik nur über die thatsächlich bestehenden Verhältnisse Auskunft giebt, während nicht unberücksichtigt gelassen werden dürfe, daß weder die vorhandenen Geleise noch das zur Verfügung stehende rollende Material, noch auch die für den gegenwärtigen Güterverkehr ausreichenden Bahnhöfe und ihre Einrichtungen zur Aufnahme und Verfrachtung eines weiteren Transportquantums von 2 Millionen Tonnen Kohlen, auf welches bei Herstellung einer Canalverbindung aus dem Ruhrgebiet nach den Nordseehäfen zu rechnen ist, genügen würden, vielmehr deren Vermehrung und Erweiterung sich als eine unerläßliche Nothwendigkeit herausstellen würde.

Wenn somit auch in dem Motivenbericht mit Rücksicht auf die gekennzeichneten Schwierigkeiten die Regierung keine vergleichenden Berechnungen über die Transportkosten für Massengut auf Eisenbahn und Canal angestellt hat, so haben doch mannigfache Erhebungen stattgefunden und sind die Resultate derselben, sowie verschiedene Abhandlungen, „deren Ergebnisse der Wahrheit nahe kommen dürften und sehr wohl geeignet sind, als eine zuverlässige Grundlage für die Beurtheilung der schwierigen Frage zu dienen", in besonderen Anlagen dem Motivenberichte angefügt worden. An diese anknüpfend hat sich dann in Fachblättern und Flugschriften diese Frage zu einer immer größeren Klarheit durchgerungen und einige der wichtigsten Resultate seien hier mitgetheilt.

Der Regierungs- und Baurath a. D. Opel*) hat die für den Massentransport auf den preußischen Staatsbahnen erwachsenen durchschnittlichen Selbstkosten pro Tonnenkilometer verglichen mit den durchschnittlichen Selbstkosten der gleichen Leistung auf drei Stationen des projectirten Dortmund-Emshafen-Canales und ist bei diesen Untersuchungen zu folgenden Resultaten pro Kilometer gelangt:

	Auf der Eisenbahn Pfennige	Auf dem Canal Pfennige	D. h. die Bahn transport. theurer um das
A. Bezüglich des Transportes und der Unterhaltung der Anlage .	0·60	0·12	5fache
B. Dagegen zuzüglich auch der allgemein sachlichen und persönlichen Kosten	1·47	0·39	3·77fache

*) Opel, „Die Canalfrage". Leipzig; siehe auch: Sympher, „Transportkosten auf Eisenbahnen und Canälen". Berlin 1885.

	Auf der Eisenbahn Pfennnige	Auf dem Canal Pfennige	D. h. die Bahn transport. theurer um das
C. Desgleichen der Kosten für Verzinsung und Amortisation des Transportmateriales	1·85	0·54	3·43fache
D. Desgleichen der Schienen . .	1·97	—	—
E. Desgleichen für Verzinsung der Anlagekosten, wie Amortisation der Bauobjecte, exclusive Grunderwerbskosten	—	0·82	—
F. Desgleichen inclusive Grunderwerbskosten	2·95	0·85	3·47fache
G. Desgleichen mit einem Zuschlage für Rücklagen zum Ausgleich ungünstiger Conjuncturen 2c. . .	3·40	0·90	3·78fache

Außer diesem so entschieden zu Gunsten des Canals sprechenden finanziellen Unterschiede macht derselbe Autor auch auf den räumlichen, und zwar in zweifacher Beziehung aufmerksam:

1. Ein Kahn von 400 Tonnen Nettolast nimmt am Quai eine Länge von circa 65 Meter ein und weicht nach Entleerung leicht nach der Hafenmitte; ein Kohlenzug von 40 Wagen à 10 Tonnen Nettolast, der überhaupt nur bei sehr günstigen Verhältnissen möglich, hat rot. $40 \times 7 + 20 = 300$ Meter Länge, sperrt also bezüglich etwaiger Umfahrung einen viel längeren Weg.

2. Wenn die Differenz zwischen möglichem Verkaufs- und Erzeugungspreis irgend eines Artikels 5 Mark beträgt, so gestattet dieser Betrag eine Verfrachtung pro Bahn — wenn sie auf jeden Gewinn verzichtet — auf höchstens $\frac{5 \times 100}{2{\cdot}95}$ = rot. 170 Kilometer, auf dem Canal dagegen bei $1/2$procentiger Superdividende auf eine Entfernung von $\frac{5 \times 100}{0{\cdot}90}$ = 556 Kilometer Weite.

Ueber die Selbstkosten der Canalfracht liegen naturgemäß je nach den Gesichtspunkten, von welchen die Autoren ausgegangen sind, die verschiedensten Angaben vor. Insbesondere fällt bei diesen Berechnungen schwer ins Gewicht, ob die Autoren von mangelhaften Verhältnissen oder neuen Anlagen mit zweckmäßigen Einrichtungen ausgegangen sind. Aber auch die Hin- und Rückfracht, der Betrieb durch Pferde oder durch Dampf,

der Tiefgang, die Schleusendimensionen, die Landungsverhältnisse rc. spielen in solchen Durchschnittsangaben eine das Endresultat stark beeinflussende Rolle.

Wir geben daher an dieser Stelle die Resultate der im Wesentlichen unbestritten gebliebenen Berechnungen Bellingrath's wieder, welche unter dem Gesichtspunkte zweckentsprechend herzustellender Neubauten in seinen „Studien über Bau- und Betriebsweise eines deutschen Canalnetzes" aufgestellt worden sind. Sein Schlußergebniß ist, daß die Selbstkosten der Canalfracht für neue ausgiebige Canalanlagen mit 0·288 Pfennige pro Centnermeile oder 0·8 Pfennige, also rund 0·5 Kreuzer ö. W. pro Tonnenkilometer in Anschlag zu bringen sind.

Ueber die Schwierigkeiten der Bestimmung der Kosten der Eisenbahnfracht haben wir uns bereits ausgesprochen, aber hier bieten gerade die bestehenden Verhältnisse, anders wie bei dem Canal, ziemlich sichere Anhaltspunkte. In Oesterreich und Ungarn sind die Eisenbahntarife durch die Initiative der Staatsbehörden bei der Verfrachtung von Massengütern vielfach beträchtlich gesunken, aber dieselben sind doch immer noch höher als gewisse Ausnahmetarife auf den preußischen Staatsbahnen. Im Allgemeinen gilt auch heute noch in Preußen bei Beförderung von Massengütern der sogenannte Pfennigtarif pro Centnermeile, der unter Hinzurechnung von Einschreibegebühren 3·2 Pfennige oder ungefähr 2 Kreuzer ö. W. pro Tonnenkilometer ausmacht. Es giebt aber Ausnahmetarife, welche wesentlich unter dieses Ausmaß hinuntergehen, und die niedrigsten dürften jene sein, welche zur Bekämpfung der englischen Kohlen den westphälischen Kohlenrevieren nach Hamburg und Bremen und den oberschlesischen nach Ostpreußen bewilligt worden sind. Dieser Tarifsatz beträgt 1·6 Pfennige, also ungefähr 1 Kreuzer ö. W. pro Tonnenkilometer. Es wird von Fachmännern allerdings bezweifelt, daß dieser Tarifsatz selbst unter den günstigsten Verhältnissen den Eisenbahnen die Selbstkosten vollständig zu ersetzen vermag; jedenfalls dürfte dieser Satz als die äußerste Tarifgrenze für die Verfrachtung von Massengütern auf den Eisenbahnen gelten.*) Da aber unseres Wissens in Oesterreich und Ungarn selbst der niedrigste

*) Auch die Güterschleppbahnen, denen von manchen Seiten an Stelle der Canäle das Wort geredet wird, finden mit diesem Tarifsatz ihr Auskommen nicht. Dieselben vermögen aber auch die modernen Canäle nicht zu ersetzen, da bei einem Verkehr von 2 Millionen Tonnen, bei welchen die Rentabilität der großen Canäle erst beginnt, die Grenze der Leistungsfähigkeit einer doppelgeleisigen Güterschleppbahn erreicht ist.

Eisenbahntarifsatz um circa 30 Procent höher als 1 Kreuzer pro Tonnenkilometer ist und der Satz von 1 Kreuzer, wenn überhaupt, nur unter ganz eigenartigen Combinationen ausnahmsweise zur Geltung gelangen könnte, so darf wohl die Behauptung ausgesprochen werden, daß in Oesterreich-Ungarn zu errichtende Wasserstraßen unter sonst gleichen Verhältnissen die Concurrenz mit den Eisenbahnen leichter wie in Deutschland aufnehmen können, und ihrem eigentlichen Beruf, unproductive Güter in productive zu verwandeln und den bereits vorhandenen Gütern ein weiteres Absatzgebiet zu erschließen, in vollkommenerer Weise als in dem Nachbarstaate zu genügen vermögen.

Den vorstehenden Ausführungen ist zu entnehmen, daß der bekannte Ausspruch, in der Jetztzeit Wasserstraßen zu bauen, hieße „aus der Eisenbahnära unseres 19. Jahrhunderts in die Canaläre vergangener Jahrhunderte hinabsteigen", eines jener geflügelten Worte ist, welche auf weite Kreise eine bestechende Wirkung ausüben. Die Correctur für diese Behauptung ist aber in dem Ausspruch selbst gegeben. Wir haben gezeigt, daß die Canäle vergangener Jahrhunderte mit geringem Längenprofil, kleinen Schleusen, starken Gefällsverhältnissen und geringen Verkehrsmengen nur als Concurrenzunternehmungen gegenüber den Landwegen und Chausséen errichtet wurden, und daß dieselben in Frankreich wie in England, in Deutschland wie in Amerika ihre Rentabilität in dem Augenblicke des Entstehens der Eisenbahnen einbüßen mußten. Die Concurrenz siegreich zu bestehen und Nutzen aus der Eisenbahnära für ihren eigenen Verkehr zu ziehen, vermochten nur jene Canäle, welche große Productions- und Cosumtionsgebiete miteinander verbanden, so die französischen Kohlencanäle, wie die amerikanischen, welche die landwirthschaftlichen Producte des Westens nach dem Osten führten und jene preußischen Canäle, welche Berlin und andere Consumtionsstätten jener Gegend versorgten.

Es ist kein Zufall, daß der auf den zuletzt angeführten Canälen sich bewegende Verkehr mindestens die Grenze von 2 Millionen Tonnen streift. Es ist auch kein Zufall, daß in den preußischen Canalprojecten, von denen hier die Rede gewesen ist, ebenfalls ein Verkehr von 2 Millionen Tonnen als jene Grenze bezeichnet wird, bei welcher die vollständige Verzinsung des Anlagecapitals mit einer billigen Canalfracht zusammenfällt. Es sei ferner erwähnt, daß August Meitzen*) in seinen

*) Dr. August Meitzen. Die Frage des Canalbaues in Preußen. Leipzig 1885. Duncker & Humblot.

Studien über die Canalfrage in Preußen zu dem Resultate gelangt, daß „für Massenfrachten in Mengen von 2 Millionen Tonnen auf den Kilometer die Concurrenzfähigkeit der Eisenbahn mit dem Canal aufhöre. Die Canalanlage werde rentabel und lasse in der Billigkeit der Fracht und in der Entwickelungsfähigkeit, wie in dem allgemeinen volkswirthschaftlichen Nutzen eine Eisenbahnlinie nothwendig hinter sich". Da den angeführten Canälen, welche diesen Anforderungen entsprechen, die Existenzberechtigung und der wohlthätige Einfluß auf die wirthschaftliche Entwickelung jener Länder, welche sich ihres Besitzes erfreuen, nicht abgesprochen werden kann, so darf wohl die Frage aufgeworfen werden: Weshalb sollen in unseren Tagen nicht jene großen Productions- und Consumtionsgebiete durch Wasserstraßen verbunden werden, welche durch die Größe der zu bewältigenden Gütermengen die Bürgschaft für eine Rentabilität derselben in sich tragen?

Diese Frage darf umsomehr bejaht werden, da ein Vergleich sämmtlicher bestehender Canäle — auch jener, welche ihre Existenzberechtigung in ihrer Rentabilität besitzen — mit den projectirten neuen Wasserstraßen unstatthaft ist, weil diese älteren und kleineren Canäle in ihren Entwickelungsgrundlagen so verschieden von den letzteren sind, daß die Grenze der Leistungsfähigkeit der bedeutendsten älteren Canalanlagen so ziemlich identisch ist mit der Grenze des Beginnes der Rentabilität bei den modernen Canälen.

In der eigentlichen Eisenbahnära war allerdings für Canalprojecte kein Raum. Nachdem aber die Haupteisenbahnlinien mit wenigen Ausnahmen vollendet sind und die Umwälzungen, welche dieses neue Transportmittel in der wirthschaftlichen Entwickelung der Staaten hervorgebracht hat, in seinen Consequenzen überblickt werden kann, drängt sich die Frage auf, ob es nicht Mittel giebt, welche den gerade durch die Eisenbahnen geschaffenen Centralpunkten der Massenproduction und der Massenconsumtion die Bedingungen für eine weitere Entwickelung zu schaffen vermögen, da es für die Eisenbahnen eine Unmöglichkeit ist, diese Mittel durch eine wesentliche Frachtverminderung für Massengüter zu bieten. Die günstige Lösung dieser Frage kann allein in der Herstellung richtig angelegter, leistungsfähiger und gut organisirter Wasserstraßen gefunden werden, die allerdings nichts mit der Canalära früherer Jahrhunderte gemein haben, wohl aber Verkehrsmassen zu mobilisiren im Stande sein können, welche auch in der wirthschaftlichen Entwickelung jener Länder, welche diesem modernen Transportmittel die ihnen gebührende Aufmerksamkeit zuwenden, vielleicht

ähnliche Ueberraschungen herbeiführen werden, wie die Eisenbahnen sie gebracht haben. Und hierin liegt das Mißverständniß, von dem wir anfangs gesprochen, daß eine große Zahl der Canalgegner die Canäle der Zukunft nach den Erfahrungen aburtheilt, welche man mit den bestehenden Canälen gemacht hat.

Es handelt sich — wie bereits bemerkt — bei der Anlage neuer Canäle darum, nur solche Linien zu wählen, durch welche große Productionsstätten mit den bedeutendsten Verkaufsplätzen des Binnenlandes und der See in Verbindung gebracht werden, und Oesterreich-Ungarn ist so glücklich, daß es nicht wie Frankreich durch ein ausgedehntes Canalnetz gezwungen ist, mit gebundener Marschroute zu marschiren, sondern gleich Deutschland die größten Dimensionen für seine Wasserstraßen wählen kann.

Ehe wir aber zur Besprechung der technischen Grundlagen eines nach modernen Principien zu erbauenden Canalnetzes übergehen, wollen wir noch die Frage erörtern, in welcher Weise die Herstellung von Canälen den Güterverkehr der Eisenbahnen beeinflussen dürfte.

Bei der Gegenüberstellung von Eisenbahn- und Canaltarifen haben wir gesehen, daß, obgleich wir bei den Eisenbahnen die niedrigsten und bei den Canälen (mit Rücksicht auf die großdimensionirten Wasserstraßen der Zukunft) hohe Sätze eingestellt haben, zwischen den Tarifen und in noch höherem Maße zwischen den Selbstkosten der Eisenbahnen und der künstlichen Wasserstraßen eine durch Herabsetzen der Eisenbahntarife nicht zu verwischende Differenz besteht. Ueber die Wirkungen, welche aus diesem Verhältniß von Eisenbahn und Canal sich ergeben, wollen wir hier ein Votum anführen, welches außer seiner allgemeinen großen Bedeutung auch noch eine specielle für Oesterreich besitzt. Anläßlich einer seitens des österreichischen Abgeordnetenhauses eingeleiteten Enquête über den Donau-Elbecanal hat nämlich der Präsident der österreichischen Staatsbahnen Freiherr Czedik von Bründelsberg ein Votum abgegeben, in welchem derselbe über das Verhältniß zwischen Eisenbahn und Wasserstraße im Allgemeinen sich dahin ausspricht, daß „die Eisenbahnen, deren Anlage und Betrieb an und für sich theurer ist, schon aus dieser Ursache den bezüglichen Anforderungen der Gütervermittlung nicht vollkommen entsprechen können, während die Wasserstraßen in Bezug auf billige Beförderung unter normalen Verhältnissen das Maximum zu leisten vermögen, demnach dieselben unter allen Verfrachtungswegen in ihrer Leistungsfähigkeit obenan stehen". Und bei der Besprechung der speciellen Verhältnisse des

Donau-Elbecanales, besonders auch mit Rücksicht auf die verstaatlichte Franz Joseph-Bahn, welche in verwandter Weise durch diese Wasserstraße, wie die Nordbahn durch einen Donau-Odercanal tangirt wird, begegnen wir folgender Aeußerung: „Was den Einfluß betrifft, den die Donau-Elbe-Wasserstraße auf die im gleichen Verkehrsgebiete gelegenen Eisenbahnen und namentlich den unter Staatsbetrieb stehenden, theilweise parallel laufenden Linien ausüben wird, so läßt sich allerdings nicht verkennen, daß durch den neuen Verfrachtungsweg eine gewisse Ableitung des Güterverkehrs stattfinden werde, der sich namentlich im Beginne in nachtheiliger Weise fühlbar machen müßte. Doch bleibt zu bedenken, daß dem Wasserwege zumeist die Beförderung von Rohproducten zufällt, die überhaupt nur bei äußerst niedrigen Frachtenraten mobil werden, für welche also der Schienenweg meist verschlossen bleibt, daß überdies erfahrungsmäßig eine solche Wasserstraße Industrien zu schaffen vermag, welche eine bedeutende Neuproduction von Gütern bewirkt, wobei die höher bewertheten Industrieerzeugnisse behufs Beförderung an die diversen Absatzplätze dem Schienenwege übergeben werden".

Das Zutreffende dieser Ansicht kann leicht durch Beispiele erhärtet werden.

Am besten geeignet zu einem Vergleich über das Verhältniß zwischen Eisenbahn und Canal ist der Rhein. Dieser Strom, der durch die Massenhaftigkeit seines Verkehrs allein darauf Anspruch machen kann, mit jenem Verkehr, der sich auf den neuen Canälen zu entwickeln vermag, verglichen zu werden und der außerdem durch die fast ideale Billigkeit seiner Tarife den Eisenbahnen naturgemäß ein weit gefährlicherer Concurrent ist als ein moderner Canal oder canalisirter Fluß, wird allerseits als der Ursprung der mächtigen Entwickelung der seine Ufer flankirenden Eisenbahnen betrachtet und erst in dem jüngst erschienenen Bericht über die elsaß-lothringen'schen Eisenbahnen ist besonders darauf hingewiesen worden, welch' wohlthätigen Einfluß die in schnellem Wachsen begriffene Schifffahrt dieses Stromes auf die Prosperität dieses Eisenbahnnetzes und besonders auf die Steigerung ihrer Nettoeinnahmen ausübt. Zur besseren Würdigung dieser Thatsache sei erwähnt, daß der Rhein von Mannheim bis Rotterdam für Schiffe von 12.000 Metercentnern Tragfähigkeit fahrbar ist, daß der Verkehr im Jahre 1886 die Höhe von 70 Millionen Metercentnern erreichte und daß der Durchschnitts-Frachtsatz bei normaler Fahrtiefe sich unter 0·25 Pfennig pro Tonne und Kilometer bewegt.

Schließlich sollen noch zur Charakterisirung der auf den Wasserstraßen gefahrenen Güter einige Beispiele angeführt werden. Die wichtigsten Einfuhrgüter in die Rheinhäfen waren Getreide, Erze, Eisen und Holz, welche 85 Procent des gesammten Güterverkehrs ausmachen; in der Ausfuhr entfallen auf Kohlen etwa 96 Procent, auf alle übrigen Güter also nur etwa 4 Procent! Zur Charakteristik des Wachsthums der Schifffahrt auf dem Rhein sei erwähnt, daß die Kohlenausfuhr von den Ruhrhäfen betrug:

Im Jahre 1865	. . .	18,673.420	Metercentner
„ „ 1875	. . .	20,444.360	„
„ „ 1885	. . .	35,844.970	„

Der Wasserverkehr auf den Berliner Wasserstraßen beträgt circa 40,000.000 Metercentner.*) Hiervon entfielen 64·9 Procent auf Steine, 12·4 Procent auf Nahrungsmittel, 10·7 Procent auf Brennmaterial, 7 Procent auf Nutzholz und nur 5 Procent auf sämmtliche anderen Güter.

Auf der Elbe betrug im Jahre 1884 der Durchgangsverkehr über die Reichszollgrenze 26,000.000 Metercentner und an der österreichischen Grenze (Schandau) 17,000.000 Metercentner. Von der letzteren Summe entfielen auf die zu Berg gefahrenen Güter rot. 2,000.000 Metercentner, die vorwiegend aus Salz, Roh- und Brucheisen, Petroleum und Getreide bestanden. Unter den 15,000.000 stromab beförderten Waaren entfielen auf Braunkohlen 80·1 Procent, dann folgen der Quantität nach Zucker, Getreide, Steine, Steinkohlen und Obst.

Ein Punkt verdient noch hervorgehoben zu werden. Es wurden nämlich im Jahre 1885 aus jenen Kohlengebieten, welche an leistungsfähigen Wasserstraßen gelegen sind, befördert: von den 30,000.000 Tonnen des westphälischen Steinkohlenreviers auf dem Rhein 3,500.000 Tonnen; von den 6,200.000 Tonnen des Saarbrücker-Steinkohlenreviers auf der Saar 700.000 Tonnen; von den 8,300.000 Tonnen des böhmischen Braunkohlenreviers auf der Elbe 1,200.000 Tonnen; mithin von 44,500.000 Tonnen producirter Kohlen per Wasser 5,400.000 Tonnen verfrachtet.

Hieraus ist zu entnehmen, daß die Wasserstraßen sich nicht allein fast ausschließlich auf die Verfrachtung von Massengütern beschränken,

*) Der Verkehr auf der Donau bei Wien betrug im Jahre 1886 zwei Millionen Metercentner.

sondern daß sie auch selbst unter den günstigsten Verhältnissen nur einen sehr geringen Theil der Gesammtproductionsmengen an sich zu ziehen wissen und diese vielfach in Gegenden verführen, die für diese Waaren aufzuschließen den Eisenbahnen versagt ist.

Möge diese Darstellung dazu beitragen, das Vorurtheil abzuschwächen, daß zwischen Eisenbahn und Wasserstraße eine abträgliche Concurrenz platzgreifen müsse und der Anschauung Anhänger gewinnen, daß Eisenbahn und Wasserstraße, richtig organisirt und geleitet, im Stande sind, sich gegenseitig zu fördern.

* * *

Die Herstellung leistungsfähiger Wasserstraßen, wie dieselben vorstehend gekennzeichnet worden sind, kann mittelst Regulirung, respective Canalisirung der Flüsse oder durch Canäle geschehen.

Die Regulirung eines Stromes hat den Zweck, die demselben aus seinem Niederschlagsgebiete zufließende Wassermenge in dem Maße abzuführen, daß bei Hochfluthen das schnelle Abfließen derselben befördert wird, dagegen bei niedrigen Wasserständen ein Abfluß der geringen Wassermenge derart stattfindet, daß eine für die Schifffahrt noch genügende Tiefe in dem Strombett vorhanden ist.

Der Abfluß des Hochwassers wird durch Geradelegungen des Stromlaufes befördert, indem große Krümmungen desselben durchstochen werden, wodurch das relative Gefälle in den gefährdeten Stellen vergrößert und in Folge dessen die Geschwindigkeit, mit welcher das Wasser abfließt, bedeutend vermehrt wird.

Um die geringe Wassermenge, welche ein Strom bei niedrigen Wasserständen abführt, noch für die Schifffahrt nutzbar zu machen, muß dieselbe in einer angemessen engen und dadurch vertieften Rinne zusammengehalten werden. Zu diesem Zwecke werden feste Einbaue in den Strom gemacht, wodurch das Profil des Niederwassers eine Verengung erleidet, die eine Vergrößerung der Wassergeschwindigkeit und mithin auch eine Ausspülung der Flußsohle im Gefolge hat. Die festen Einbaue, welche vorzugsweise an dem concaven Ufer zu erfolgen haben, sind theils Längsdämme, sogenannte Parallelwerke, oder schräge Einbauten, sogenannte Buhnen.

Die Parallelwerke werden theils aus Faschinen, theils aus Steinen in der neu herzustellenden Stromrichtung aufgeführt und an ihrem unteren Ende durch einen Querdamm mit dem Ufer verbunden.

Die Einengung des Niederwasserprofils durch Buhnen geschieht in der Weise, daß, nachdem die Normalbreite dieses Profils für die einzelnen Stromstrecken der vorhandenen Wassermenge bei niedrigstem Wasser entsprechend, und mit Rücksicht auf die erforderliche Tiefe und das Gefälle des Stromes ꝛc. durch Rechnung ermittelt ist, die einzelnen Buhnen vom Ufer aus, in welches sie zur Vermeidung von Hinterspülungen mehrere Meter tief eingreifen, bis zu den sogenannten Streichlinien vorgetrieben werden.

Hierbei werden die tieferen Stellen des Wassers mit sogenannten Sinkstücken ausgefüllt, indem circa 1 Meter starke und circa 10 Meter im Quadrat große festverbundene Körper aus Faschinen hergestellt und durch Beschütten mit Steinen zum Versinken gebracht werden. Geringere Tiefen werden durch Packwerk, aus Faschinen, Kies und Steinen bestehend, verbaut.

Auf diese Weise entsteht ein Damm, dessen 2 bis 2·5 Meter breite Krone an der Spitze mit dem Mittelwasser in gleicher Höhe liegt, dann gegen das Ufer mit 1 : 50 bis 1 : 100 ansteigt und sich an dieses mit einer mehr steigenden Uebergangslinie anschließt.

Die Buhnen bieten im Vergleich zu den Parallelwerken folgende Vortheile:

1. die durch die Vertiefung der Stromrinne fortgespülten Sand- und Kiesmassen können sich in dem ruhigen Wasser zwischen den Buhnen bei jedem Wasserstande ablagern und werden daher in wenig störender Weise stromab getrieben;

2. die Buhnen können, falls die Verhältnisse des Stromes sich im Laufe der Jahre wesentlich ändern sollten, wie dies häufig eintritt, auch wohl durch die Regulirung selbst hervorgerufen wird, beliebig verlängert werden;

3. die Buhnen sind aus dem an den Flüssen fast überall billig zu beschaffenden Faschinenmaterial dauerhafter und wohlfeiler zu erbauen, als Parallelwerke, die, selbst wenn sie ganz aus Stein hergestellt werden, sehr starken Beschädigungen durch den Eisgang unterworfen sind;

4. die Verlandungen zwischen den Buhnen bilden sich im Allgemeinen früher als bei Parallelwerken und bieten daher den ersteren alsbald einen festen Schutz gegen den Wasseranfall, während die letzteren mindestens auf einer Seite ihrer ganzen Länge nach beständig dem Angriff des Wassers ausgesetzt bleiben;

5. die Buhnen geben dem Ufer des Stromes einen kräftigeren Schutz gegen die Strömung des Wassers, als die weit vom Ufer entfernt liegenden Parallelwerke.

Die Grenze für die Methode, einen Flußlauf auf dem Wege der Regulirung für die Schifffahrt nutzbar zu machen, liegt dort, wo bei dem niedrigsten Wasserstande die Wassermenge noch so erheblich ist, daß die unter Annahme einer bestimmten Wassertiefe durch Rechnung ermittelte Breite des eingeengten Profils nicht nur den Schiffen ein gefahrloses, gegenseitiges Ausweichen erlaubt, sondern diese Breite auch den Schiffen gestattet, die zum Segeln nöthigen Manöver auszuführen.

Bei den von uns ins Auge gefaßten Wasserstraßen, auf denen Schiffe mit 5000 Metercentner Tragfähigkeit verkehren können, liegt diese Grenze ungefähr da, wo die geringste Abflußmenge des Flusses unter 20 Kubikmeter in der Secunde sinkt.

Ist dies der Fall, so muß die erforderliche Fahrtiefe durch andere Mittel, nämlich durch directes Aufstauen des Wassers mittelst beweglicher Wehre, welche bei Hochwasser und Eisgang zu beseitigen sind, hergestellt werden. Diese Art Flüsse schiffbar zu machen ist vielfach und mit immer steigendem Erfolge ausgeführt worden. Schon vor circa 40 Jahren wurden in Frankreich die Seine, Marne, Oise und Loire, in Belgien die Maas und in den Jahren 1863 bis 1865 in Preußen die Saar und später die Mosel canalisirt. In neuerer Zeit hat diese Art der Schiffbarmachung der Flüsse in Preußen bei der Canalisirung der Brahe, der Netze und des Mains durch neuartige, ebenso sinnreiche wie einfache Constructionen der Nadelwehre einen neuen Erfolg zu verzeichnen; auch das Project der Canalisirung der Oder oberhalb Breslaus von der Einmündung der Glatzer Neiße bis nach Cosel ist nach diesen Vorbildern aufgestellt und dürfte in der nächsten Session des preußischen Landtages sich unter den Vorlagen befinden. Auf dieses Project werden wir später noch zurückkommen, da dasselbe an Stelle des bisher projectirten Oder-Lateralcanales getreten ist und somit eine directe Nutzanwendung für den Ausbau unserer Wasserstraßen aus diesem jenseits der Grenze erfolgten Umschwung zu Gunsten der Canalisirung sich ergiebt. An dieser Stelle, wo es sich darum handelt, die allgemeinen Gesichtspunkte zu skizziren, welche für eine entsprechende Charakterisirung der Canalisirung der Flüsse gegenüber der Herstellung von Lateralcanälen neben den Flußläufen geeignet erscheinen, sollen die speciellen Gesichtspunkte, welche im einzelnen Falle erwogen zu werden verdienen, unberücksichtigt bleiben.

Die Canalisirung eines Flusses gegenüber dem Lateralcanal hat erstens den Vorzug, daß auf demselben die Unterbrechung durch Eisverhältnisse eine erheblich kürzere Zeit dauert als beim Canal. Im Durchschnitt wird der Fluß kaum länger als zwei Monate hindurch gesperrt sein, während der Canal es im Durchschnitt etwa vier Monate lang sein wird. Der auf diese Weise verursachte Schaden ist nicht allein ein directer, sondern in erheblichem Maße auch noch ein indirecter dadurch, daß die lange Unterbrechung angeknüpfte Geschäftsverbindungen länger als erträglich stören würde und deshalb leichter ihre Anknüpfung überhaupt verhindert, was bei einer kürzeren Störung weniger zu befürchten ist.

Ein zweiter Vorzug ist der, daß die Canalisirung des Flusses nicht, wie ein Lateralcanal dies thun würde, eine Unzahl von Feldwirthschaften zerstückelt und deren Wegeverbindung, wie die der Ortschaften zu beiden Seiten abschneidet und in Folge dessen eine Menge von Entschädigungsansprüchen für Wirthschaftsstörungen, Umwege u. s. w. verursacht, denen man durch Anlage von Brücken und Fähren über den Canal in keiner Weise ausweichen kann, wenn man den Canal nicht dadurch völlig unbrauchbar machen will. Ebenso sind keine neuen Eisenbahnbrücken, wie der Canal sie nothwendig machen würde, zu erbauen und alle bei solchen Bauten wegen der Aufrechthaltung des Betriebes entstehenden besonderen Kosten und Schwierigkeiten wegfällig.

Ein dritter Vorzug der Canalisirung ist der, daß für die Seitenzuflüsse keinerlei besondere Vorkehrungen erfordert werden, um einerseits deren ungehindertes Abfließen zu sichern, andererseits den Canal vor Querströmungen und Versandungen zu schützen. Ebensowenig sind Stichcanäle zur Aufrechthaltung, beziehungsweise Förderung der Schifffahrt auf dem Flusse nach solchen an demselben belegenen Orten, welche ihrer bisherigen Lage nach einen gerechten Anspruch darauf haben, erforderlich. Es fallen demzufolge bei Canalisirung des Flusses eine ganze Anzahl von Bauwerken fort, welche beim Lateralcanal unumgänglich sind, und dadurch wird auch die Höhe der jährlichen Unterhaltungskosten ganz erheblich herabgemindert. Ueberdies fallen die sämmtlichen, zur Erhaltung des Stromes aufzuwendenden Kosten mit denen des canalisirten Flusses zusammen, während dieselben bei Erbauung eines Lateralcanales schon der Vorfluthverhältnisse wegen beibehalten bleiben müßten.

Ein vierter Vorzug der Canalisirung, der Canalanlage gegenüber ist der, daß alle Sickerungen fortfallen, welche an allen Stellen, wo

der Wasserspiegel des Lateralcanales in oder gar oberhalb der Terrainlinie liegen würde, schwer zu vermeiden sein werden. In Folge dessen ist die zum Schifffahrtsbetriebe erforderliche Wassermenge in trockener Zeit viel besser gesichert, ja von vorneherein wegen des Fortfalles der Sickerungen und der in Folge derselben sich steigernden Verdunstung ein geringerer. Wollte man durch Tieferlegung des Wasserspiegels im Lateralcanal ein Gleiches erreichen, so liefe man, abgesehen von den Kosten, an solchen Stellen, wo der Grundwasserstand der anliegenden Ländereien zeitweilig höher wäre als der Wasserstand im Canal, Gefahr, Quellungen und Sohlenerhöhungen im letzteren zu erhalten, dem dann durch theils kostspielige, theils betriebsstörende Baggerungen abgeholfen werden müßte.

Ein fünfter Vorzug des canalisirten Flusses gegenüber dem Lateralcanal bietet die Möglichkeit, wegen der großen Weite des Stromschlauches und der durch Begradigungen und Durchstiche sich darbietenden abgeschnittenen Buchten und Arme ohne wesentlichen Kostenaufwand ausgedehnte Lösch- und Lagerplätze, sowie geräumige Winterhäfen anzulegen, während am Schifffahrtscanal jede derartige Anlage erhebliche Kosten erfordert.

Ein sechster Vorzug liegt darin, daß der canalisirte Fluß eine weit größere Entwickelung der Schifffahrtsverhältnisse nicht nur in räumlicher Beziehung, sondern auch in Bezug auf die Billigkeit des Transportes erlaubt und folgeweise hierdurch auch direct die Concurrenzfähigkeit einem Canal gegenüber günstig beeinflußt wird, wie dies bereits indirect durch die längere Betriebszeit der Fall ist.

Der wichtigste Vorzug eines canalisirten Flusses gegenüber einem Lateralcanal besteht aber darin, daß eine Canalisirungsanlage nur derartig erfolgen kann, daß zugleich eine durchgreifende Regulirung des Flusses platzgreift, während eine Canalanlage den Fluß naturgemäß in Bezug auf seine Correction völlig unberührt läßt. Und gerade in dieser Thatsache ist der Schwerpunkt für die Herstellung von Schifffahrtsstraßen mittelst Regulirung und Canalisirung der Flüsse zu suchen, weil auf diesem Wege die Regulirung der Vorfluthverhältnisse, sowie die Be- und Entwässerungsanlagen zu Zwecken der Landescultur sich in vollkommenster Weise lösen lassen.

Von vielen Seiten ist die Befürchtung ausgesprochen worden, daß durch den Einbau der bis zur Höhe des Mittelwassers reichenden Buhnen eine bedeutende Einengung des Hochwasserprofils und eine Erhöhung des Hochwasserspiegels herbeigeführt werden müsse. Würden

die Buhnen das Wasser aufstauen, so müßte sich diese Wirkung z. B. an der Oder, die auf eine Länge von 650 Kilometern durch Buhnen regulirt ist, in der Weise fühlbar machen, daß, wenn dieser Stau auch nur Einen Centimeter per Buhne betragen würde, die Stauung des Wassers in Oberschlesien eine Höhe von 70 Metern und bei Einem Millimeter per Buhne von sieben Metern erreichen müßte. Die Buhnen geben gerade dem verwilderten Strombett ein regelmäßiges, tieferes, schmales Profil, welches im Stande ist, eine erheblich größere Wassermenge in derselben Zeit abzuführen, als ein breites, flaches Profil von demselben Flächeninhalt, da die Stromgeschwindigkeit nach einem bestimmten Verhältniß mit der Tiefe des Wassers wächst. (Bei einem gleichen Gefälle von 1 : 3000 und auch unter sonst vollständig gleichen Umständen ist ein Profil von 1 Meter Tiefe, 103·5 Meter oberer und 100·5 Meter Sohlenweite, rot. 98 Kubikmeter und ein Profil von 4 Meter Tiefe, 31·5 Meter oberer Weite und 19·5 Meter Sohlenweite, rot. 187 Kubikmeter pro Secunde abzuführen im Stande, obgleich beide Profile dieselbe Größe, nämlich 102 Quadratmeter Fläche haben.)

Die Buhnen erzeugen demgemäß nicht allein keinen Stau, sondern bewirken eine beschleunigte Abführung der Hochfluthen und vermindern dadurch — von außerordentlichem Hochwasser natürlich abgesehen — die Ueberschwemmungsgefahr für die anliegenden Ländereien. Dies wird an der March und Beczwa umsomehr der Fall sein, wenn behufs der Canalisirung derselben die gerade jetzt als Stau wirkenden festen Wehre durch weit tiefer liegende bewegliche ersetzt, außerdem aber auch noch Baumstämme, Pfähle, Steinblöcke, Steinriffe, Kies- und Sandbänke bei der gleichzeitig nothwendigen Regulirung beseitigt werden. Der canalisirte Fluß bringt den Adjacenten und deren Ländereien folglich keinerlei Gefahr, sondern großen Nutzen, da, sobald eine Hochfluth im Anzuge ist, die Nadelwehre niedergelegt werden und das natürliche Bett des Flusses für die Abführung des Wassers freigelegt wird, bis die Hochfluth und mit derselben die Geschiebeführung vorüber ist, worauf dann die Nadelwehre wieder aufgerichtet werden. Der Schifffahrtsbetrieb wird hierbei nur durch sehr große Hochwasser, wie sie nur selten und für wenige Tage eintreten, gestört, bleibt auf dem canalisirten und regulirten Fluß also, diese wenigen Tage abgerechnet, ungehindert im Gange. Ebenso bietet der canalisirte Fluß für die Anwohner und Ländereien das Mittel zu den vollkommensten Be- und Entwässerungsanlagen. Denn erstens steht ohneweiters jedes für

die Schifffahrt entbehrliche Quantum Wasser der Landwirthschaft zur Verfügung, ja die Abnahme desselben ist sogar dem Schifffahrtsunternehmen erwünscht, weil jedes für die Schleusungen nicht benöthigte Quantum Wasser eine die Schifffahrt nicht begünstigende Strömung im Stromschlauche hervorbringt. Außerdem ist aber der Grundbesitzer im Stande, das ihm zur Verfügung zu stellende Wasser, nachdem es für die Bewässerung zur Verwendung gelangt, und zu diesem Behufe eventuell auf entfernter gelegene Ländereien abgeleitet war, dem canalisirten Flusse wieder zuzuführen, da der staffelförmig aufgestaute Fluß eben hier die größtmöglichen Vortheile bietet. Gerade auch in dieser staffelförmigen Beschaffenheit des canalisirten Flusses liegt das Mittel, selbst entfernte und unter dem Niveau der Flußsohle gelegene Sümpfe zu entwässern, indem der Entwässerungscanal von der versumpften Gegend aus nach jener Staustufe geleitet wird, die tiefer als das Niveau der zu entwässernden Gegend liegt. Ein lediglich für Schifffahrtszwecke angelegter Lateralcanal würde in dieser Beziehung gar keinen Nutzen gewähren können, ja leicht hinderlich werden.

Aus den vorstehend angeführten Gründen darf man also im Allgemeinen wohl sagen, daß es absolut unrichtig ist, neben einem für die Schifffahrt brauchbar zu machenden Fluß einen Lateralcanal anzulegen; und daß auch insolange die Verbindung zweier Flüsse durch eine Canaltreppe als unrationell erscheint, als nicht nachgewiesen ist, daß diese Verbindung nicht mittelst eines Durchbruches der Wasserscheide in vollkommenerer Weise zu erzielen ist; und daß ferner nicht durch die Anlage von Canälen, sondern nur durch die Regulirung und Canalisirung der Flüsse den Vorfluthverhältnissen, sowie den Ent- und Bewässerungsanlagen also den Bedürfnissen der Landwirthschaft in weitgehendster Weise Rechnung getragen werden kann.

* * *

Nach Darlegung der allgemeinen wirthschaftlichen und technischen Grundsätze, welche bei der Beantwortung der Zulässigkeit der Anlage neuer Wasserstraßen berücksichtigt werden müssen, soll nunmehr deren Nutzanwendung auf Oesterreich-Ungarn einer näheren Erörterung unterzogen werden.

Die Projecte zur Herstellung künstlicher Wasserstraßen oder eines Canalnetzes in Oesterreich-Ungarn haben sämmtlich als letztes Ziel im Auge, das Schwarze Meer mit der Nord- und Ostsee zu verbinden. Dies

gilt nicht allein von den in den letzten Decennien in den Vordergrund getretenen Canalprojecten, sondern schon Karl IV. hat die Verbindung der Donau mit der Moldau und Rudolf II., Ferdinand II. und Ferdinand III. die Verbindung der March mit der Oder angestrebt, also jene beiden Projecte, mit welchen sich der vom österreichischen Abgeordnetenhause ernannte Wasserstraßenausschuß in unseren Tagen beschäftigte.

Dieser aus 24 Mitgliedern bestehende Ausschuß wurde in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. November 1879 gewählt, „zur Erstattung eines Berichtes und eventuellen Ausarbeitung einer Gesetzesvorlage über die durch die Staatsverwaltung vorzunehmenden Ausbauten bestehender und Herstellung neuer Wasserstraßen, welche im Interesse des Reiches gelegen wären, speciell über die Herstellung eines Schifffahrtscanales zur Verbindung der Donau mit der Moldau und Elbe." Der Ausschuß bildete zum Studium der beiden genannten Wasserstraßen zwei Subcomités. Der Bericht über den Donau-Odercanal wurde dem Abgeordnetenhause im Jahre 1881 erstattet, und nach kurzer Debatte der Antrag des Ausschusses in nachstehender Fassung am 23. November 1881 angenommen: „Die Regierung wird aufgefordert, mit thunlichster Beschleunigung Erhebungen behufs Herstellung einer Wasserstraße zwischen der Donau bei Wien und der Oder bei Oderberg vorzunehmen und eventuell auf Grundlage dieser Erhebungen eine Gesetzesvorlage zur baldigen Durchführung dieser Wasserstraße einzubringen."

Der Bericht über den Donau-Elbecanal wurde dem Abgeordnetenhause im Jahre 1884 unterbreitet und wurden in der Sitzung am 24. Mai 1884 die nachstehenden Anträge des Wasserstraßenausschusses zum Beschluß erhoben:

Die Regierung wird aufgefordert:

1. Ein Project zur Erbauung eines Schifffahrtscanales aus der Donau nächst Wien in der Richtung gegen Budweis, sowie zur Canalisirung der Moldau von der Einmündung des Canales bis Melnik auszuarbeiten;

2. rechtsgültige Beschlüsse des niederösterreichischen und des böhmischen Landtages über bestimmte von beiden zu leistende Beiträge zu den Kosten der angeregten Schifffahrtsstraße zu erwirken;

3. einen auf diese Verpflichtungen basirten Gesetzentwurf über die Sicherstellung dieses Schifffahrtsweges womöglich schon im nächsten Sessionsabschnitt des Reichsrathes dem Abgeordnetenhause vorzulegen."

Die Projecte, auf Grund deren die Beschlüsse des Abgeordnetenhauses erfolgt sind, mögen hier in ihren wesentlichsten Punkten skizzirt werden.

Der Donau-Odercanal soll bei Wien von der Donau abzweigen und zwar gegenüber der Ausmündung des bestehenden Donaucanals. Er durchschneidet das Marchfeld und fällt in drei Schleusen gegen Angern ins Marchgebiet. In dieser Strecke wird der Canal neben der March und Beczwa mittelst 49 Schleusen bis zur Wasserscheide in einer Seehöhe von 281·2 Meter aufsteigen. Zwischen Poruba bis Barnsdorf liegt die circa 10 Kilometer lange Scheitelcanalhaltung, die mittelst Zuleitungscanälen aus den im Quellengebiete der Vsetiner Beczwa gelegenen Wasserreservoirs auf künstliche Weise gespeist wird. Von Barnsdorf soll der Canal mittelst 31 Schleusen über Mährisch-Ostrau nach Oderberg abzweigen. Der Donau-Odercanal würde somit inclusive einer Schleuse am Austritt des Canals in die Donau, im Ganzen 84 Schleusen enthalten.

In dem Berichte von 1881 waren Dimensionen für den Canal gewählt worden, welche den Verkehr von Schiffen mit 400 Tonnen Ladefähigkeit gestatteten. Die Bau- und Anlagekosten waren mit 38 Millionen Gulden beziffert. Nachdem jedoch die preußische Regierung im Jahre 1882 beschlossen hatte, den Rhein-Weser-Elbecanal für Boote mit 500 Tonnen Ladung zu bauen, haben auch die vom Wasserstraßenausschuß berufenen Ingenieure empfohlen, für die in Oesterreich zu erbauenden Canäle die Dimensionen so weit zu vergrößern, daß dieselben auch von Schiffen mit 500 Tonnen Ladevermögen benutzt werden können. Die Bau- und Anlagekosten würden sich hierdurch auf circa 40 Millionen Gulden erhöhen.

Der Donau-Elbecanal verläßt die Donau bei Korneuburg und geht von dort mittelst eines Canales von 222 Kilometern Länge nach Budweis und von dort aus mittelst Canalisirung der Moldau in einer Länge von 246 Kilometern bis Melnik. An der Scheitelstrecke, 551 Meter über der Adria, fände sich eine Haltung von 76 Kilometern Länge. Der Canal soll im Aufstieg 130, im Abstieg zur Moldau 55 Schleusen haben und die canalisirte Moldau deren 62 erhalten. Die Speisung des Canales geschieht aus der Leinsitz und Moldau, wie bei dem Donau-Odercanal mittelst Thalsperren, Wasserreservoirs und Zuleitungscanälen.

Für die Dimension dieser Wasserstraße wurden von den technischen Experten 16 Meter Sohlenbreite, 2 Meter Wassertiefe, eine nutzbare

Länge der Schleusen von 65 Meter und eine Breite von 8 Meter, für Schiffe bis zu 500 Tonnen Tragfähigkeit gewählt; also die gleichen Abmessungen, wie dieselben durch die nachträglichen Bestimmungen auch für den Donau-Odercanal erforderlich sind. Die Anlage- und Baukosten stellen sich auf circa 70 Millionen Gulden.

Diese beiden Canalprojecte dienen zwar dem nämlichen Zwecke, die Donau mit den norddeutschen Strömen zu verbinden, erreichen denselben aber mit Ausnahme ihrer Dimensionen und der absoluten Wegelänge unter so außerordentlich verschiedenen Bedingungen, daß eine Vergleichung der wichtigsten Punkte wegen der daraus sich ergebenden Consequenzen angezeigt erscheint.

Was zunächst die erwähnten Wegelängen bei den in Rede stehenden Wasserstraßen betrifft, so ergeben sich nach den wichtigsten Absatzplätzen in Norddeutschland:

A. Für den Weg von Wien nach Berlin.

1. Für den Donau-Elbecanal:

a) der Donau-Elbecanal zu	468	Kilometer
b) die Elbe von Melnik bis Riesa zu .	214	"
c) der projectirte Elbe-Spreecanal bis nach Berlin zu	247	"
Zusammen . .	929	Kilometer

2. Für den Donau-Odercanal:

a) der Canal selbst von Wien bis Oderberg zu	276	Kilometer
b) die Oder von Oderberg bis Fürstenberg "	510	"
c) der Oder-Spreecanal bis nach Berlin "	126	"
Zusammen . .	912	Kilometer

B. Für den Weg von Wien bis Hamburg.

1. Für den Donau-Elbecanal:

a) der Donau-Moldau-Elbecanal zu . .	468	Kilometer
b) die Elbe von Melnik bis Hamburg zu	742	"
Zusammen . .	1212	Kilometer

2. Für den Donau-Odercanal:

a) von Wien bis Berlin, wie oben zu .	912	Kilometer
b) von Berlin bis zur Elbe zu	115	"
c) die Elbe von der Havel bis nach Hamburg zu	194	Kilometer
Zusammen . .	1221	Kilometer

folglich an sich keine nennenswerthen Unterschiede der beiden Wege. Diese Resultate erfahren jedoch eine wesentliche Aenderung, wenn man die Schwierigkeiten ins Auge faßt, welche die Schiffe auf dem Donau-Elbecanal zu überwinden haben. Aus den vorstehenden Aufzeichnungen geht hervor, daß die Scheitelstrecke des Donau-Elbecanales fast 300 Meter höher gelegen ist, als jene des Donau-Odercanales. Diese 300 Meter erfordern bei der verhältnißmäßig schon hohen Annahme von 3 Meter Schleusengefälle 200 Schleusen.

Außer dem größeren Aufwande an Schleusengebühren bedarf der Schiffer aber auch zur Ueberwindung dieser 200 Schleusen eines größeren Zeitaufwandes, der bei einem Aufenthalt von einer halben Stunde für jede Schleuse und 15 Stunden täglicher Fahrzeit beinahe 7 Tage, das ist 25 Procent der für eine Hin- und Rückfahrt durch den Canal berechneten Zeit ausmacht. In demselben Verhältnisse muß aber entweder die Fracht theurer, oder die Aussicht auf Rentabilität des Canales schlechter werden. Ein anderes schwerwiegendes Moment liegt in der Höhe des Anlagecapitales, da einem Kostenaufwand bei dem Donau-Odercanal von 40 Millionen Gulden, bei dem Donau-Elbecanal ein solcher in der Höhe von 70 Millionen Gulden gegenübersteht. Die technischen Experten haben den Tarifsatz für den Tonnenkilometer bei dem Donau-Elbecanal auf einen Kreuzer festgesetzt. In Anbetracht der größeren Zahl Schleusen und der höheren Anlagekosten auf dem Donau-Elbecanal würden aber auf dem Donau-Odercanal mit dem Tarifsatze von einem Pfennig pro Tonnenkilometer dieselben Erfolge zu erzielen sein wie mit dem Tarifsatz von einem Kreuzer auf dem Donau-Elbecanal. Diese Differenz von 40 Procent zwischen den Tarifsätzen beider Canäle würde aber naturgemäß sämmtliche Schiffe, welche selbst mit einem größeren Umweg ihr Ziel mittelst des Donau-Odercanales erreichen können, auf diese Wasserstraße ablenken. Der Verkehr zwischen Budweis und der Donau würde ein minimaler sein, da nach Verbindung des mährisch-schlesischen Kohlenbeckens mit der Donau die böhmischen Kohlen, von der Qualität gänzlich abgesehen, wegen des längeren Weges und des höheren Frachtsatzes in einer für die Rentabilität des Canales erforderlichen Menge nicht befördert werden könnten. Diesen Vorzügen des Donau-Odercanales stehen aber zwei gewichtige Nachtheile gegenüber, die, falls sie nicht entkräftet werden können, noch schwerer als die dem Donau-Elbecanal anhaftenden Mängel ins Gewicht fallen würden. Es ist dies einerseits der Hinweis darauf, daß der Donau-Elbecanal an einen

mit Rücksicht auf die Schiffbarkeit höchst leistungsfähigen Strom anschließt, während die Oder in dieser Beziehung auch geringen Anforderungen nicht zu entsprechen vermöge und andererseits der Einwand, daß es dem Donau-Odercanal auf seiner Scheitelstrecke an dem für einen starken Schiffsverkehr erforderlichen Wasserquantum mangle.

Was den ersten Punkt betrifft, so hatte derselbe in den Tagen des Beginnes der Canalbewegung allerdings seine volle Berechtigung, aber um diesen Mangel zu beheben, wurde seitens der preußischen Staatsregierung schon im Anfang der Sechzigerjahre das Project eines Oder-Lateralcanales ausgearbeitet, das zunächst allerdings die Aufschließung des oberschlesischen Montanrevieres anstrebte, aber gleichzeitig die Eventualität einer Fortsetzung auf österreichischem Gebiete in sich schloß. Dann folgte — wohl nicht unbeeinflußt von dem in Oesterreich wiedererwachten Interesse an der Herstellung eines Donau-Odercanales — seitens des schlesischen Provinziallandtages und auf Kosten der Provinz in den Jahren 1876 bis 1880 die Ausarbeitung eines im großen Styl gehaltenen Projectes, das mit dem bis Schwedt führenden Oder-Lateralcanal auch den Entwurf eines Oder-Weichselcanales, der bei Oswiecim von der Przemsa ausgehen sollte, verband. Die Höhe der Anlagekosten, welche auf 80 Millionen Mark berechnet waren und die Schwierigkeiten der Beschaffung eines so großen Anlagecapitales bestimmten den Provinziallandtag um so leichter, dieses Project nicht weiter zu verfolgen, da eine andere Idee, diese Schlesien durchquerende Wasserstraße herzustellen, sich Bahn zu brechen begann.

Durch die besonders seit dem Jahre 1874 seitens der preußischen Staatsregierung mit bedeutenden Mitteln zur Ausführung gebrachte Regulirung der Oder, war die Fahrrinne von Breslau abwärts mit Ausnahme weniger Strecken des Flußbettes so weit vertieft worden, daß selbst bei gewöhnlichen niedrigen Wasserständen die die Oder befahrenden Segelschiffe und Dampfer mit voller Ladung während der ganzen Schifffahrtsperiode des Jahres den Strom sicher befahren konnten.

Heute ist die Oder bereits vor der Einmündung der Glatzer Neiße unterhalb Oppeln ein schiffbarerer Strom als die Elbe unterhalb Meißen. Während z. B. in diesem Jahre der Elbeverkehr gegen Ende des Monats Juli auf das geringste Maß wegen Wasserarmuth beschränkt werden mußte und durch fast zwei Dritttheile des Monats August fast ganz zum Stillstande kam, hat die Schifffahrt auf der Oder keine Unterbrechung erfahren.

Ein neuer Impuls für die Hebung der Schifffahrt wurde durch die im Jahre 1881 bei den Strombaudirectionen der großen preußischen Flüsse erfolgte Errichtung von Schifffahrtscommissionen gegeben. Hierdurch wurde ein inniger Contact zwischen den Provinzialbehörden, den technischen Leitern der Flußregulirungen und allen bei der Schifffahrt und der Regulirung interessirten Kreisen geschaffen. Diese Institutionen haben sich trotz der kurzen Zeit ihres Bestandes als höchst nützlich bewiesen, und können einzelne auch bereits wesentliche Erfolge verzeichnen. Für die Oderstrom-Schifffahrtscommission sind der im Bau begriffene Oder-Spreecanal und die im Project vollendete Canalisirung der oberen Oder für die letztere Behauptung zwei beredte Zeugen.

Hiermit haben wir auch bereits angedeutet, welche Richtung nach dem Aufgeben der Projecte zur Herstellung eines Oder-Lateralcanales eingeschlagen wurde. Durch die schnell wachsende Schiffbarkeit der Oder und den hiermit Schritt haltenden Bau größerer Schiffe machte sich auch das Bedürfniß nach einer in größeren Dimensionen gehaltenen Verbindung der Oder mit der Spree, als dieselbe in dem Finow- und Friedrich Wilhelm-Canal vorhanden ist, fühlbar. Diesem Bedürfnisse ist durch den jetzt im Bau begriffenen Oder-Spreecanal Genüge geschehen. Er bedeutet den ersten Schritt zum Ausbau des zur Verbindung der deutschen Ströme geplanten Canalnetzes. Die Schleusen desselben erhalten eine Weite der Kammern von 9·6 Meter, eine Weite in den Häuptern von 8·6 Meter, eine nutzbare Länge von 55 Meter, sowie eine Tiefe des Drempels von 2·5 Meter unter Wasser und sind für Schiffe bis zu 500 Tonnen (10.000 Centner) Tragfähigkeit berechnet.

Eine zweite aus der Regulirung der Oder entsprungene Nothwendigkeit betraf die Aufgabe, oberhalb der Neißemündung für eine den großen Verhältnissen der oberschlesischen Montanindustrie entsprechende Flußschifffahrt vorzusorgen. Da aber zu diesem Zwecke weder eine weitergehende Einengung der Fahrrinne durchführbar ist, noch in trockener Zeit die vorhandene Wassermenge für ein genügend großes Flußprofil ausreicht, so blieben nur die zwei Mittel übrig, entweder einen Lateralcanal zu graben oder den Fluß zu canalisiren. Hierüber äußerte sich der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten in einer am 30. Januar 1882 dem Landtage vorgelegten Denkschrift, betreffend die geschäftliche Lage der preußischen Canalprojecte in folgender Weise: „Das Project einer schiffbaren Verbindung von der Donau bei Wien mit der Oder an der preußischen Landesgrenze bei Oderberg ist neuer-

dings in der österreichischen Landesvertretung wieder in Anregung gebracht. . . . . Obschon bisher nur die Herstellung der schiffbaren Verbindung zwischen der Donau und der Oder innerhalb des österreichischen Staatsgebietes ins Auge gefaßt worden war, mußte doch die Ausführung dieses Projectes selbstverständlich zu der Prüfung führen, ob nicht von preußischer Seite eine Fortsetzung der Wasserstraße bis zu demjenigen Punkte der Oder, an welchem diese in vollem Umfange schiffbar wird, zur Ausführung zu bringen sei.

„Daß ein Oder-Lateralcanal von Oderberg etwa bis Brieg nur unter Ueberwindung besonderer Schwierigkeiten und mit verhältnißmäßig sehr hohen Kosten hergestellt werden könne, haben die im Auftrage der schlesischen Provinzialvertretung gefertigten, in einer besonderen Schrift veröffentlichten Vorarbeiten überzeugend nachgewiesen.

„Dagegen ist die Bauverwaltung neuerdings der Frage näher getreten, ob die Anlage eines besonderen Seitencanales nicht etwa durch eine Canalisirung der oberen Oder mittelst beweglicher Wehre und Schiffsschleusen entbehrlich gemacht werden könne. Sie hat die Aufstellung der bezüglichen Vorarbeiten und Kostenüberschläge angeordnet."

Nun, heute liegt das Project der Canalisirung von der Neißemündung zunächst bis Cosel ausgearbeitet vor und dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach der preußische Landtag in der bevorstehenden Session Gelegenheit finden, sich mit der Vorlage zu beschäftigen und die Mittel für die Ausführung des Canalisirungsprojectes votiren.

Wir haben uns mit der Darstellung dieser Vorgänge auf preußischem Gebiete so eingehend beschäftigt, weil hierdurch der erste der gegen den Donau-Odercanal erhobenen Einwürfe, betreffend die Schifffahrt der Oder, direct widerlegt erscheint, und weil für den zweiten allerdings auf Wahrheit beruhenden Einwand, daß dem Donau-Odercanal das erforderliche Wasserquantum fehle, in der Wandlung der Ansichten in Deutschland über Canal und Canalisirung des Flusses, wo letztere irgendwie thunlich erscheint, ein wichtiger Fingerzeig gegeben ist, auf welchem Wege diese, für eine große Wasserstraße todbringende Calamität zu beseitigen ist.

Nach dem Donau-Odercanalproject verfügt man trotz Thalsperren, Wasserreservoires, Zuleitungscanälen 2c. nur über 0·7 Kubikmeter Wasser in der Secunde, das heißt, nur etwa ein Dritttheil jenes Quantums, welches man für den mit 500-Tonnenschiffen zu erreichenden Verkehr nothwendig braucht.

Wir haben Gelegenheit genommen, die Vortheile zu schildern, welche dem canalisirten Flusse gegenüber dem Canal innewohnen und wir stellen auf Grund dieser Ausführungen die Frage, aus welchen Gründen sich die Unmöglichkeit ergiebt, die auf preußischem Gebiete projectirte Canalisirung der Oder auf österreichischem Gebiete fortzusetzen? Genaue Erhebungen, auf Grund deren diese hochwichtige Frage einfach bejaht oder verneint werden könnte, sind bisher in dieser Richtung von keiner Seite angestellt worden. Aber das Eine steht fest, daß die Verhältnisse der Scheitelstrecke zwischen Zauchtl und Weißkirchen die denkbar günstigsten sind für die Verwirklichung der Idee, durch Tieferlegung der Scheitelstrecke das nöthige Wasserquantum zu beschaffen. Die Möglichkeit einer Canalisirung ist selbst für einen Wildbach gegeben, denn sobald derselbe zu rasen beginnt, werden die Nadelwehre niedergelegt und wenn sich die Hochfluth und mit ihr die Geschiebeführung vorübergewälzt hat, so ist das alte Bett im regulirten Bach wieder hergestellt und die Aufstauung des Wassers, sei es nun zu Bewässerungs- oder zu Schifffahrtszwecken, kann wieder ihren Anfang nehmen. Wie viele Mühlgräben werden im Gebirge von Wildbächen gespeist; sie müßten ja an perennirender Verschotterung zu Grunde gehen, wenn die Gewässer nicht das, was sie heranwälzen, auch wieder fortführen. Die Beczwa bei Weißkirchen und die Oder bei Zauchtl tragen aber durchaus nicht mehr den Charakter des Wildbaches und besitzen für eine Canalisirung Gefällsverhältnisse, die unter Hinzurechnung der Tieferlegung der Scheitelstrecke einer weit geringeren Anzahl Schleusen bedürfen, als der die Scheitelstrecke überkletternde Canal.

Durch die Canalisirung der March, der Beczwa und der Oder würde dem Verlangen nach einer leistungsfähigen Schifffahrtsstraße in vollkommenster Weise Genüge geschehen; gleichzeitig aber den Interessen der Landescultur in hohem Maße Rechnung getragen sein durch die als Vorbedingung einer Canalisirung zur Ausführung gelangende Regulirung der Flüsse und durch die aus der Verbindung beider sich ergebenden Anlage eines Be- und Entwässerungssystems von einer Vollständigkeit, wie es durch Canäle niemals zu erreichen ist.

Das Ergebniß der vorstehenden Vergleichung der beiden Projecte des Donau-Elbe- und Donau-Odercanales zeigt, daß letzterer durch die Kürze des Weges, die 300 Meter tiefer gelegene Wasserscheide und die geringeren Anlage- und Betriebskosten unter den beiden Wasserstraßen technisch die geringsten Schwierigkeiten und der Rentabilität die günstigsten Aussichten bietet. Die Wasserstraße zwischen der Donau und

der Oder hat aber außerdem den Vortheil für sich, daß dieselbe mittelst Regulirung und Canalisirung der Flüsse hergestellt werden kann, daß die Oder auf preußischem Gebiete für 500-Tonnenschiffe canalisirt und Berlin durch einen mit gleichen Dimensionen hergestellten Canal mit der Oder in Verbindung gebracht wird, und daß nach Vollendung des Nord-Ostseecanales Stettin statt Hamburg der Ausfuhrhafen Oesterreich-Ungarns werden wird. Man sollte daher den Bau beider Canäle nicht miteinander verquicken. Wenn der Donau-Odercanal gebaut ist, die Oder canalisirt und die Donau unterhalb Wien regulirt ist, so wird auf dieser der Südosten mit dem Nordwesten Europas verbindenden Wasserstraße ein Massenverkehr sich entwickeln, den der Donau-Odercanal allein nicht zu bewältigen im Stande sein dürfte. Erst dann würde die Erbauung einer zweiten Wasserstraße angezeigt sein, aber auch nicht der Donau-Moldau Elbecanal, sondern eine Abzweigung nach der Elbe in der Richtung über Olmütz, vielleicht auch über Brünn nach Pardubitz näher ins Auge zu fassen sein, weil diese Linie größere Chancen für eine Prosperität bietet.

Wir haben schon angedeutet, daß die Kohlen des nordböhmischen Beckens, wenn der Donau-Odercanal hergestellt ist, mit den Kohlen des mährisch-schlesischen Beckens nicht concurriren können.

Weit wichtiger als die Aufschließung des südlichen Böhmens und des Nordwestens von Niederösterreich — denn andere Absatzgebiete können aus den vorstehend angeführten Gründen ernstlich nicht in Frage kommen — ist für das böhmische Kohlenbecken die Herstellung einer leistungsfähigen Wasserstraße mit dem industriereichen Norden von Böhmen mittelst Canalisirung der Elbe und eventueller Verbindung dieser Verkehrsader mit dem Donau-Odercanal.

Wie mit der Kohle, verhält es sich auch mit dem zweitwichtigsten Frachtgut des Donau-Elbecanales, nämlich mit dem Holz. Die südwestlichen Abhänge des Böhmerwaldes kommen für die Verfrachtung auf einem Donau-Elbecanal überhaupt nicht in Frage und die Producte der nordöstlichen Gegenden gravitiren wegen der höheren Preise gerade wie die Braunkohle, von welcher 55 Procent nach Deutschland verfrachtet werden, nach dem Norden. Die Producte des Böhmerwaldes werden daher zwar die canalisirte Moldau, den Canal von Budweis nach Wien aber in Folge der hohen Tarife nur in unzulänglichem Maße benützen. Um das südwestliche Böhmen aufzuschließen, würde also die Canalisirung der Moldau, welche mit 15 Millionen Gulden in dem Project eingestellt erscheint, genügen, der Rest von 55 Millionen Gulden für die Herstellung der Verbindung von Budweis und Wien

würde aber sicher bessere Früchte tragen, wenn mittelst Canalisirung der Elbe und dann über Olmütz mittelst der March, vielleicht auch mittelst der Schwarzawa über Brünn der industriereiche Norden Böhmens mit dem Donau-Odercanal mit Wien, Ungarn und dem Orient durch eine Wasserstraße verbunden würde. Das Problem der Wasserversorgung ist hier allerdings nicht so einfach wie zwischen der Beczwa und der March zu lösen. An eine Tieferlegung der Scheitelstrecke ist hier nicht zu denken, denn um dies zu erreichen, wäre die Anlage eines Tunnels von mehr als 50 Kilometer erforderlich.

In dem von dem Ingenieur Hobohm geplanten Canalnetz bildet übrigens diese hier besprochene Route die Hauptlinie, nur befürwortet auch er die Erbauung eines Canales, und zwar von Prag über Neu-Kolin, Czaslau, Chrudim, Hohenmauth, Chotzen, Böhm. Trübau, Brünn, Lundenburg bis Wien und vermeidet ängstlich selbst die für die Canalisirung in so hohem Maße geeignete Elbe. Erwähnt wurde dieses Project an dieser Stelle nur deshalb, weil im Allgemeinen die Meinung besteht, daß für diese Strecke das erforderliche Wasserquantum nicht zu beschaffen sei. Im Hobohm'schen Exposé ist aber die Behauptung aufgestellt, daß auf der Wasserscheide bei Absdorf-Triebitz durch einen in der Richtung von Nachod anzulegenden Speisecanal 4 Kubikmeter pro Secunde zur Verfügung stehen; da aber auch von dem eventuellen Einfangen jener Flüsse und Bäche, welche in den Ausläufern des Riesengebirges vorhanden sind, gesprochen wird, so halten wir lieber an der bisher geltenden allgemeinen Ansicht fest, daß für den Canal auf dieser Strecke mit den gewöhnlichen Mitteln nicht das erforderliche Wasserquantum beschafft werden kann.

Es giebt aber auch in jenen Fällen, wo eine Tieferlegung der Scheitelhaltung mittelst eines Durchstiches oder Tunnels nicht möglich ist und für Schleusen, die nicht viel mehr als 3 Meter Höhe überwinden können, das erforderliche Wasserquantum fehlt, ein Mittel, den Canalbau nicht aufzugeben, nämlich die schiefe Ebene. Die Einrichtung hat sich seit 1860 auf den vier schiefen Ebenen des Elbing-Oberländischen Canals so bewährt, daß vor Kurzem auch die letzten Schleusen der untersten Strecke in eine fünfte schiefe Ebene umgebaut worden sind. Die nachstehende Schilderung der schiefen Ebene ist dem angeführten Werke von August Meitzen entlehnt.

Die schiefe Ebene beruht auf dem Gedanken, daß die höchste Haltung des Canales durch einen flach abgeböschten Damm völlig abgeschlossen ist. Von diesem Damme führt eine Drahtseilbahn die Höhe

hinab und an deren Fuß in das Wasser der tiefer liegenden Fortsetzung des Canales hinein. Das oben ankommende Schiff fährt noch im Wasser des oberen Canalendes auf einem dafür geeignet construirten Wagen, auf dem es durch eine Dampfmaschine oder ein Wasserrad über den trockenen Damm gezogen und auf der Drahtseilbahn in die Tiefe hinabgelassen wird. Zugleich wird durch das Gewicht des herabgleitenden Schiffes ein entgegenkommendes aufsteigendes zur Höhe gehoben, das in der Tiefe von einem gleichen Wagen aufgenommen worden ist und auf der Höhe angelangt auf diesem auch den Damm zum oberen Canal passirt, bis es sich aus dem in das Wasser hineinfahrenden Wagen schwimmend von selbst wieder heraushebt.

Der Zeitverlust auf der schiefen Ebene ist nur dem einer einzigen Schleuse gleich. Der Hauptvorzug der schiefen Ebene beruht darin, daß Höhen mit denselben überschritten werden können, auf denen der Wasserzufluß in der Secunde nur 0·008 Kubikmeter beträgt. Auf dem Elbing-Oberländischen Canal verkehren Schiffe von 70 bis 100 Tonnen Tragfähigkeit. Für Kähne mit größerer Tragfähigkeit ist die Frage allerdings erst theoretisch gelöst. E. Bellingrath hat die Entwürfe für eine schiefe Ebene veröffentlicht, die auf 350 Tonnen tragende Schiffe berechnet ist.

Es mangelt aber auch nicht an Vorschlägen, die auf anderen Wegen die in Frage stehenden Schwierigkeiten zu beheben bestrebt sind. Greve hat ein Project ausgearbeitet, um 600 Tonnen schwere Fahrzeuge auf einer z. B. 1 : 20 geneigten Ebene 25 Meter tief zu senken oder auf gleiche Höhe zu heben. Außer der Greve'schen geneigten Schleuse möge auch noch der Schiffseisenbahn von G. Meyer Erwähnung gethan werden. Ein auf 24 Achsen à vier Räder ruhender eiserner Kasten, welcher von der auf gewöhnlichem Eisenbahngeleise laufenden Locomotive fortbewegt wird, trägt das Schiff. Die Bahn schließt sich der natürlichen Neigung des Terrains an. Vermöge der zulässigen Geschwindigkeit ist großer Zeitgewinn sicher und außerdem Wasserverlust gar nicht vorhanden. 500-Tonnenschiffe sind auch bei diesem System nicht ausgeschlossen.

Man ersieht hieraus, daß auch für jene Gegenden, welche unter den bisherigen Verhältnissen an Canalverbindungen nicht denken durften, sich Mittel und Wege finden lassen, um die bestehenden Schwierigkeiten zu überwinden. Hierauf wollten wir verweisen, weil für die Herstellung eines rationell angelegten Canalnetzes die Scheitelstrecke zwischen March und Elbe in dasselbe einbezogen werden muß,

und wir dem Einwand vorbeugen wollten, daß dies eine Unmöglichkeit sei. —

Ein Canalnetz, welches in Oesterreich und Ungarn die concentrirten Productionsstätten des Bergbaues, sowie der Land- und Forstwirthschaft mit den industriereichen Gegenden und den großen Consumtionsstätten der Monarchie auf die zweckmäßigste Weise verbinden soll, muß sich also auf Grund der vorstehend entwickelten Principien aus folgenden Tracen zusammensetzen:

1. Verbindung der Donau mit der Oder mittelst Canalisirung der March, der Beczwa und der Oder;

2. Verbindung der March mit der Elbe mittelst Canalisirung dieser beiden Flüße;

3. Canalisirung der Moldau von Melnik bis Budweis.

Diese Wasserstraßen sind in den auf Seite 365 angeführten, für den Oder-Spreecanal und die Canalisirung der oberen Oder gewählten Dimensionen herzustellen.

Geistiges Leben in Oesterreich und Ungarn.

Die k. k. zoologisch-botanische Gesellschaft in Wien. Es war in den Jahren 1849 und 1850, als von zwei Männern, die damals keine hervorragende sociale Stellung inne hatten, jedoch von großem Eifer für die Wissenschaft durchdrungen waren, die Gründung eines Vereines für organische Naturwissenschaft in Aussicht genommen wurde. Doch erst im Jahre 1851 gelangte dieser Plan zur vollen Reife und durften die beiden Pfleger desselben, es waren Georg Frauenfeld und Rudolf Schiner, sich des ersten Erfolges ihrer Bestrebungen erfreuen, indem am 9. April des genannten Jahres die constituirende Versammlung abgehalten und der Entwurf der provisorischen Statuten berathen und angenommen werden konnte.

Der Verein nannte sich „Zoologisch-botanische Gesellschaft" und stellte es sich zur Aufgabe, das Studium wissenschaftlicher Zoologie und Botanik im Allgemeinen zu fördern und insbesondere die Erforschung der Fauna und Flora des österreichischen Kaiserstaates zu pflegen. Die Erreichung dieser Ziele sollte durch Vermittelung eines regen Verkehrs unter den Berufs- und Privatgelehrten und Freunden der Natur überhaupt erstrebt werden. Periodische Versammlungen der Vereinsmitglieder, Veröffentlichung wissenschaftlicher Abhandlungen, Anlegung wissenschaftlicher Sammlungen und einer Vereinsbibliothek wurden als die Mittel hierzu in Aussicht genommen. Daß diese Gedanken auf guten Boden gefallen waren, zeigte sich bald; denn obwohl in der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften seit 1846 und in der k. k. geologischen Reichsanstalt seit 1849 zwei Institute bestanden, die sich in kurzer Zeit durch ihre tüchtigen Leistungen hervorthaten, so fehlte es doch an einer freien Vereinigung, der sich auch Männer anschließen konnten, welche die Zoologie und Botanik nicht gerade berufsmäßig betrieben. Es fanden alsbald zahlreiche Anmeldungen von Mitgliedern aus allen Kreisen der Gesellschaft statt; Fürst Richard Khevenhüller-Metsch übernahm das Präsidium; Dr. Eduard Fenzel und Jakob Heckel waren als dessen Stellvertreter gewählt worden; Georg Frauenfeld und Johann Ortmann fungirten

zuerst als Secretär und Rechnungsführer. In der Versammlung am 7. Mai 1851 betrug die Zahl der Mitglieder 105, am Schlusse desselben Jahres bereits 290; ihre Zahl nahm aber in den folgenden Jahren stetig zu und betrug nach dem ersten Decennium 1194, worunter 168 Ausländer sich befanden, während in den ersten Jahren nur Inländer inbegriffen waren; von da an blieb sich die Zahl der Mitglieder im Ganzen ziemlich gleich, nur in den allerletzten Jahren hat sie im Ganzen etwas abgenommen. Auffallend ist die Erscheinung, daß sich bei einer stetigen Verminderung der Mitglieder des Inlandes eine ihr die Wage haltende Zunahme der Mitglieder des Auslandes zeigte, so daß im Jahre 1876, als die Gesellschaft das Jubiläum ihres 25jährigen Bestandes beging, unter 1168 Mitgliedern sich 658 In- und 510 Ausländer befanden, während mit Beginn des Jahres 1887 unter 1026 Mitgliedern die Zahl der Ausländer 468, die der Inländer 558 betrug. Außer diesen, von denen viele durch freiwillige Erlegung eines höheren Jahresbeitrages stets die materiellen Interessen der Gesellschaft zu fördern bestrebt waren, hat dieselbe bald nach ihrem Entstehen eine namhafte Unterstützung von Seite des allerhöchsten Hofes, des Landes, der Regierung und der Gemeindevertretung der Stadt Wien gefunden; Se. Majestät der Kaiser und fast alle Erzherzoge geruhen die Schriften der Gesellschaft entgegenzunehmen und gewähren derselben bedeutende Subventionen. Eine besondere Begünstigung wurde von Anbeginn der Gesellschaft von Seite der Landesvertretung für Niederösterreich auch noch dadurch gewährt, daß derselben ein geräumiges Gesellschaftslocal für die Aufstellung der Sammlungen und der Bibliothek, sowie für die internen Zusammenkünfte im Landhause in der Herrengasse kostenfrei überlassen wurde; die Monatsversammlungen werden im grünen Saale der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften abgehalten, welcher ebenfalls zur unentgeltlichen Benützung überlassen wird.

Nur mit Hülfe solcher außerordentlicher Unterstützungen, und bei der aufopfernden Thätigkeit, welche viele seiner Mitglieder dem Vereine in anerkennenswerther Selbstlosigkeit widmeten, konnte sich derselbe die Stellung erringen, welche er noch heute einnimmt und dazu gelangen, der bedeutendste Verein seiner Art in Oesterreich-Ungarn zu werden.

Zur kurzen Darstellung der gesellschaftlichen Organisation und des persönlichen Verkehres der Mitglieder mag nur Folgendes kurz angeführt werden: Die Leitung des Vereines wird besorgt von einem Präsidenten, mehreren Vicepräsidenten, zwei Secretären, einem Rechnungsführer und 36 Ausschußräthen. Als der erste Präsident Fürst Khevenhüller sein Amt, welches er durch zehn Jahre mit großer Thatkraft verwaltet hatte, niederlegte, übernahm 1862 Fürst Joseph Colloredo-Mannsfeld das Präsidium und führt dasselbe noch bis zum heutigen Tage zum Nutzen und Frommen des Vereines. In demselben Jahre geruhte auch Erzherzog Rainer das Protectorat über die Gesellschaft zu übernehmen, welche auf diese Weise im heurigen Frühlinge Gelegenheit hatte, im intimsten Kreise das 24jährige Jubiläum seines Protectors und seines Präsidenten zugleich zu feiern. Bei verschiedenen Anlässen wurden im Laufe der Jahre von den Präsidenten folgende Persönlichkeiten als deren Vertreter delegirt: Ed. Fenzl, Jul. Baron Schröckinger, Caj. Felder, Aug. Neilreich, Ludwig v. Köchel, Frz. Hauer, Al. Pokorny, C. von Brunner-Wattenwyl, Jul. Wiesner, Baron Pelikan. Als Secretäre fungirten neben Frauen-

feld, welcher dieses Amt durch 22 Jahre bis zu seinem 1873 erfolgten Ableben mit unermüdlichem Eifer bekleidete, die Herren A. von Kerner, G. Mayr, Al. Pokorny, Egger, Heinr. Heichhardt; später führten die Geschäfte des Secretariates A. Rogenhofer, E. von Marenzeller, G. Beck und gegenwärtig sind hiermit Rich. von Wettstein und der Schreiber dieser Zeilen betraut.

Im Laufe des Jahres finden durchschnittlich 10 Monatssitzungen statt in welchen Vorträge gehalten und die zur Publication bestimmten Arbeiten vorgelegt werden. Das Vereinslocal, die Bibliothek und die Sammlungen sind den Mitgliedern an allen Wochentagen Nachmittags zur Benützung offen und findet namentlich jeden Freitag daselbst eine zahlreichere Reunion statt; besonders in neuester Zeit werden an diesen Tagen wissenschaftliche Discussionen abgehalten. Häufig pflegen auch von Mitgliedern gemeinsame Excursionen in die nächste Umgebung von Wien unternommen zu werden, wo sich bei der mannigfachen Terraingestaltung Gelegenheit zu reicher zoologischer und botanischer Ausbeute bietet. Im vergangenen Frühjahre wurde von einer größeren Anzahl Mitgliedern ein viertägiger Ausflug nach dem Litorale und dem Quarnero unternommen, welcher zur vollen Befriedigung aller Theilnehmer ausgefallen ist, so daß für das kommende Jahr bereits Pläne zu einem ähnlichen Unternehmen gemacht werden; das Ausschußmitglied Dr. Otto Stapf, welcher die erwähnte Expedition leitete, hat einen anziehenden Bericht über dieselbe im zweiten Hefte der Vereinsschriften (1887) veröffentlicht.

Zu manchen wissenschaftlichen Unternehmungen und Instituten ist die Gesellschaft in nahe Beziehung getreten. So hat sie namentlich regen Antheil an der Reise der Fregatte „Novara" genommen; war doch Frauenfeld als Gründer und Secretär der Gesellschaft mit derselben besonders eng verbunden und die meisten anderen wissenschaftlichen Theilnehmer an der Expedition waren ebenfalls Mitglieder der Gesellschaft. Manche von dieser Reise mitgebrachten Naturalien wurden in den Schriften der Gesellschaft bearbeitet. Für die zweite deutsche Nordpolexpedition bekundete die zoologisch-botanische Gesellschaft ihr Interesse durch Eröffnung einer Subscription und Votirung eines Geldbeitrages. In innigem Verkehre stand die Gesellschaft seit jeher zu dem zoologischen und dem botanischen Hofcabinet, was sowohl dadurch bedingt war, daß alle Angehörigen dieser Institute Mitglieder der Gesellschaft waren, und daß ihre Secretäre meist aus deren Mitte gewählt wurden, als auch durch ein gegenseitiges Unterstützen bezüglich der Sammlungen und der sich vielfach ergänzenden Bibliotheken. Besonders bekundete die Gesellschaft ihr Interesse für die genannten Hofinstitute durch zwei mit Erfolg an Seine Majestät den Kaiser in den Jahren 1867 und 1870 gerichtete Denkschriften, in deren einer um die Restituirung der geschmälerten Dotation der drei naturhistorischen Hofcabinete gebeten wurde, während die andere die Dringlichkeit der Inangriffnahme des geplanten Baues eines naturhistorischen Museums am äußeren Burgplatze darlegte.

Die Verhandlungen der zoologisch-botanischen Gesellschaft enthalten in ihren 36 Jahrgängen einen reichen Schatz von mannigfachen Entdeckungen und Beobachtungen in den verschiedensten Ordnungen des Thier- und Pflanzenreiches, welche in 1543 Abhandlungen und Berichten auf 1950 Druckbogen verewigt und durch 550 meist lithographirte Tafeln erläutert sind. Außerdem wurde eine Reihe von Werken auf Kosten der Gesellschaft besonders gedruckt und den Mitgliedern

zu den Vereinsschriften beigegeben. Einige weitere Arbeiten wurden ebenfalls durch den Verein veröffentlicht und seinen Mitgliedern zum Selbstkostenpreise überlassen.

Die Namen zahlreicher wissenschaftlich hochangesehener Autoren, denen die erwähnten Publicationen zum Theile ihre Entstehung verdanken, lassen bereits auf deren Werth schließen. Die Zahl der Arbeiten ist jedoch eine zu große, als daß hier selbst nur die bedeutenderen angeführt oder deren Verfasser genannt werden könnten, auch würde hier eine Auswahl zu treffen schwer fallen, und kann diesbezüglich nur auf die in den Vereinsschriften gegebenen Jahresberichte, sowie auf die von den Herren August Graf Marschall und August Wimmer für jedes der vergangenen Decennien mühevoll zusammengestellten umfangreichen Register verwiesen werden. Um aber dennoch die Wirksamkeit der k. k. botanisch-zoologischen Gesellschaft auf dem Gebiete der Literatur zu illustriren, sollen wenigstens einige der oberwähnten von der Gesellschaft außer den Verhandlungen und Jahresberichten besonders herausgegebenen Werke hier zur Aufzählung gelangen:

Frauenfeld G.: Bericht über die österr. Literatur der Zoologie, Botanik und Paläontologie aus den Jahren 1850—53. 1855. — 23½ Bogen.

Neilreich Aug.: Nachträge zu Maly's Enumeratio plantarum phanerogamicarum imperii austriaci universi. 1861. — 22 Bogen.

Neilreich Aug.: Die Vegetationsverhältnisse von Croatien. 1868. — 18 Bogen.

Brauer F.: Monographie der Oestriden. 1863. — 18 Bogen. — 10 Tafeln.

Schiner R. J.: Catalogus systematicus Dipterorum Europae. 1864. — 7½ Bogen.

Brunner v. Wattenwyl C.: Nouveau Système des Blattaires. 1865. — 26 Bogen. 13 Tafeln.

Brunner v. Wattenwyl C.: Monographie der Phaneropteriden. 1878. — 25 Bogen. 8 Tafeln.

Brusina Sp.: Contribuzione pella Fauna dei Molluschi Dalmati. 1866. — 8 Bogen. 1 Tafel.

Kirchner Leop.: Catalogus Hymenopterorum Europae. 1867. — 17 Bogen.

Winnerz Joh.: Beitrag zu einer Monographie der Sciarinen. 1867. — 11 Bogen. 1 Tafel.

Heller Cam.: Die Zoophyten und Echinodermen des Adriatischen Meeres. 1868. — 5½ Bogen. — 3 Tafeln.

Poetsch J. S. & Schiedermayr K. B.: Systematische Aufzählung der im Erzherzogthume Oesterreich ob der Enns bisher beobachteten samenlosen Pflanzen (Kryptogamen). 1872. — 24 Bogen.

Halácsy & Braun: Nachträge zur Flora von Niederösterreich. 1882. — 22 Bogen.

Juratzka J.: Die Laubmoosflora von Oesterreich-Ungarn. 1882. — 24 Bogen.

Pelzeln Aug. v.: Brasilische Säugethiere. 1883. — 9 Bogen.

Marschall Graf A. Fr.: Personen-, Orts- und Sachregister, Sitzungsberichte und Abhandlungen der zoolog. botan. Gesellschaft. Jahrgänge 1851—60 — 20 Bogen. Jahrgänge 1861—70. — 30 Bogen.

Wimmer Aug.: Personen-, Orts- und Sachregister 2c. Jahrgänge 1871—80. — 8 Bogen.

Aus Anlaß des 25jährigen Jubiläums der Gesellschaft (1876) wurde eine Festschrift in Quartformat, 42 Bogen stark, herausgegeben, welche Abhandlungen von C. Brunner v. Wattenwyl, J. Wiesner, A. v. Pelzeln, C. Claus, A. Vogel, J. Peyritsch, H. W. Reichardt, A. v. Kerner, F. Brauer und F. Steindachner enthält.

Eine weitere Aufgabe, welche sich die Zoologisch-botanische Gesellschaft bei ihrer Gründung gestellt hatte, war die Anlegung wissenschaftlicher Sammlungen. Mit großem Eifer betheiligten sich zahlreiche Mitglieder an dieser Arbeit und wurde durch dieselben bald ein reiches Material, worunter manche Spenden von ganz bedeutendem Werthe waren, zusammengebracht und nach Möglichkeit gesichtet und geordnet. So besitzt die Gesellschaft gegenwärtig eine zoologische Sammlung, in der die Insecten, Mollusken und Vögel, letztere zum größten Theile ein Geschenk des ersten Präsidenten, besonders gut vertreten sind; diese Sammlung ist in einem geräumigen Saale untergebracht. In einem zweiten besonderen Locale füllt das reiche Herbarium eine Reihe von Wandschränken an. Dasselbe enthält zum größten Theile europäische Pflanzen und ist eine separate, sehr vollkommene Flora von Niederösterreich in demselben vertreten.

Aber nicht nur für die Gesellschaft selbst wird zoologisches und botanisches Materiale gesammelt, sondern die Gesellschaft hat im Jahre 1855, mit Rücksicht auf die ihr von den vorgenannten Behörden gewährten Subventionen, die Verpflichtung auf sich genommen, verschiedene Unterrichtsanstalten mit Sammlungen von naturgeschichtlichen Gegenständen zu versorgen und kann mit Recht behauptet werden, daß in dieser Richtung bisher bedeutende Leistungen zu verzeichnen sind, wie aus nachstehenden Daten ersichtlich ist. Dank dem uneigennützigen Gemeinsinne der Mitglieder wurden in manchen Jahren zu dem genannten Zwecke über 10.000 Objecte mit der Widmung für Schulen eingeliefert, bestimmt, etikettirt, zu Sammlungen geordnet und als solche wieder vertheilt. Auf diese Weise gelangten in den ersten neun Jahren, vom Beginne dieser Thätigkeit an, also bis 1864 an verschiedene Lehranstalten 187 Sendungen, welche an 30.865 Thiere (darunter 407 Vögel und Säugethiere) und 33.855 Pflanzen, zusammen 64.720 Objecte enthielten. Seither wurden in weiteren 21 Jahren (bis Ende 1886) für Schulen 603 Sammlungen zusammengestellt, welche 237.043 zoologische und 68.166 botanische Gegenstände enthielten, also eine Gesammtzahl von 305.209 Objecten. In den zoologischen Schulsammlungen machten stets die Insecten die überwiegende Mehrzahl aus.

Auch werden an Schulen häufig ganze Bände der Gesellschaftsschriften, sowie Separatabhandlungen und Abbildungen abgegeben. Im vergangenen Jahre erhielten beispielsweise 12 Anstalten die Vereinsschriften unentgeltlich; 61 Anstalten haben dieselben gegen Erlag des Jahresbeitrages für Mitglieder bezogen.

Einen Schatz von besonderem Werthe besitzt die Gesellschaft in ihrer Bibliothek. Dieselbe zählt 4645 selbstständige Werke, worunter viele von großer Seltenheit und Kostbarkeit aus den Gebieten der Zoologie und Botanik, fast alle durch Schenkungen von Mitgliedern und hohen Gönnern des In- und Auslandes zusammengebracht. Durch Tausch ist die Bibliothek in den Besitz zahlreicher naturhistorischer Zeitschriften des In- und Auslandes gelangt; nach stetiger Zunahme dieses Tauschverkehres erhält gegenwärtig die Zoologisch-botanische Gesellschaft gegen ihre „Verhandlungen" die Publicationen von 297 naturhistorischen Gesellschaften

zugesendet, welche sich nach Ländern der nachstehenden Aufzählung entsprechend vertheilen:

Oesterreich	43	Italien	25
Deutschland	79	Frankreich	20
Schweiz	12	Portugal	1
Skandinavien	13	Spanien	2
Holland	9	Asien	5
Belgien	9	Afrika	1
Großbritannien	21	N.- u. S.-Amerika	42
Rußland	12	Australien	3

Wiederholt hat die Zoologisch-botanische Gesellschaft auch Gelegenheit gehabt bei Fragen, welche das praktische und volkswirthschaftliche Leben betreffen, ihren Einfluß geltend zu machen, wie beispielsweise aus Anlaß der wissenschaftlichen Untersuchung der Torfmoore und bei Berathung des Vogelschutzgesetzes, insbesondere aber bezüglich der in der Land- und Forstwirthschaft durch Insecten verursachten Schäden, indem hierüber von Seite des Handels- und Ackerbauministeriums, sowie von anderen Behörden und von Privaten an die Gesellschaft Berichte gelangten, welche durch ihre Vermittlung gutachtliche Erledigung fanden; die diesbezüglichen Arbeiten von Nowicki und Künstler, welcher Letztere insbesondere diesem Gegenstande seine Thätigkeit widmete, ließ das k. k. Ackerbauministerium in je 1000 Exemplaren besonders auflegen, um dieselben an landwirthschaftliche und Unterrichtsanstalten zu vertheilen.

Die verschiedenen vorstehend dargestellten Leistungen der k. k. zoologisch-botanischen Gesellschaft fanden aber auch vielseitige Anerkennung und wurde ihr eine solche wiederholt von der Landesregierung, den Ackerbau- und Handelsministerien und der k. k. Landwirthschaftsgesellschaft zu Theil. Auf Ausstellungen in London, Paris und Wien wurden der Gesellschaft Medaillen und Diplome zuerkannt. In wie weiten Kreisen die Gesellschaft sich der besten Sympathien erfreut, zeigte sich bei Gelegenheit der Feier, welche dieselbe im Jahre 1876 aus Anlaß ihres 25jährigen Bestandes veranstaltete, indem ihr von einzelnen Personen aus allen Gesellschaftskreisen sowohl, als auch von Vereinen aller Länder Gratulationen zukamen. Bei dieser Gelegenheit wurde der Gesellschaft auch von Seiner Majestät dem Kaiser die goldene Medaille für Kunst und Wissenschaft verliehen.

Dr. Ludwig von Lorenz.

Literarisches aus Tirol. Die Passionsspiele, welche dem Volk das Leben und Leiden Christi vorführten und zugleich auf dessen religiöse Erbauung hinwirkten, reichen weit in das Mittelalter zurück; in neuerer Zeit wendet sich auch die Kunstdichtung diesem Gegenstande zu; Hebbel faßte ihn in das Auge, Sophie Ringseis schrieb eine „Magdalena“ und jetzt liegt uns ein „Judas“ von Joseph Seeber, einem theologischen Professor in Brixen, vor. Wir verdanken ihm bereits manche poetische Gabe; wegen etlicher lyrischer Gedichte, welche Jugenderinnerungen behandelten, wurde er vielfach angefeindet. Das genannte Stück erschien unlängst bei Wagner; auf dem Umschlag trägt es die bezeichnende Abbildung eines jüdischen Schekels und einer Fledermaus. Das Werk enthält wahrhaft poetische Stellen, läßt jedoch Bühnenkenntniß vermissen und leidet an dem Grundfehler, daß Judas, wie ihn Seeber auffaßt, keine tragische Gestalt ist und eben in dieser Art nur als

Nebenfigur wirken könnte. Einzelne Reden sind nicht im Charakter der Personen, wie wir sie aus der Bibel kennen. Der Fischer Petrus dürfte kaum sagen:

„O Meister, welch' ein Tempel, welch' ein Bau!
Wie streckt er kraftbewußt die Riesenglieder
Vom Felsengrund zum hohen Himmel auf!"

Andere entsprechen der Zeit nicht. So schreit das Volk:

„An's Kreuz, an's Kreuz mit ihm, er ist ein Schwindler!"

Das ist doch zu modern! Mehr Leben und Bewegung wäre in das Stück durch Frauen gekommen; warum verwendete der Dichter nicht auch Maria Magdalena?

Ein erzählendes Gedicht: „Der Abt von Ficht", erschien „altdeutsch ausgestattet" bereits vor längerer Zeit von Karl Domanig, dem Verfasser des „Kronenwirthes von Hall" und wurde da und dort mit Anerkennung besprochen. Der Stoff wurde auch von Hermann Schmid früher als Novelle behandelt.

Der November wird uns in zwei Bänden die Gedichte des 1858 zu Rom verstorbenen Alois Meßmer auf den Tisch legen. Sein Freund Professor Vonbank giebt sie heraus. Sie gehören zum Bedeutendsten, was die Muse Tirols hervorgebracht und können das Tiroler Dichterbuch, welches Ambros Mayer drucken läßt, ergänzen.

Wenden wir uns zur Prosa.

Da veröffentlichte der bekannte Orientalist Dr. Joh. Chrys. Mitterutzner bei Weger in Brixen „Fragmente aus dem Leben des Fragmentisten Jacob Philipp Fallmerayer". Dieses Büchlein ist ein interessanter Beitrag zur deutschen Literaturgeschichte, welche den „Mann von Tschötsch" stets zu ihren Classikern zählen wird, wenn auch das deutsche Publicum immer wieder eine Marlitt findet, um sie zu bewundern. In Tirol wird man ihn nicht vergessen; eine Straße zu Innsbruck trägt seinen Namen und die Front des Museums schmückt seine Büste.

Director Hermann Sander veröffentlichte im „Tirolerboten" eine Reihe von Aufsätzen zur Biographie Hermann's von Gilm; sie sind als Broschüre erschienen, und somit für die Literaturhistoriker nicht verloren.

Franz Turner überraschte uns mit einem Büchlein, welcher aus Tirol hinausgreift und den Turnvater Jahn schildert. Wenn es auch keine neuen Quellen erschließt, ist es doch mit edler Wärme geschrieben und wendet sich vorzüglich an die Jugend des Landes.

In Aussicht steht auch eine Biographie des Dichters A. Weißenbach von Telfs. Wenn wir die Andeutungen richtig auffassen, wird sie R. v. Strele schreiben, der auch seinen Grabstein zu Salzburg wieder herstellen ließ und für eine in Telfs aufzustellende Büste Beiträge sammelt.

Bücher sind schwere Geschütze, die allein in die Ohren deutscher Bücherfabrikanten Bresche zu schießen vermögen, sonst sind diese Herren so ziemlich taub gegen alles, was österreichische Literatur und Kunstgeschichte heißt. A—r.

Der öffentliche Haushalt in Böhmen. Beiträge zur Kenntniß und Beurtheilung des Finanzwesens der Selbstverwaltung in Oesterreich. Von Dr. Ernst Mischler. Toeplitz & Deuticke in Leipzig und Wien. 1887.

Die Selbstverwaltung, welche in Oesterreich vor dem Jahre 1849 eigentlich nur „ein Organ für Durchführung des staatlich übertragenen Wirkungskreises"

war, hat sich mit der „Neugestaltung Oesterreichs" allmählich mächtig entwickelt. Nicht allein eine große Anzahl von Agenden der inneren Verwaltung, welche der Staat früher selbst besorgte, sind der Selbstverwaltung übertragen worden, sondern insbesondere sind derselben auch auf allen Gebieten des gemeinwirthschaftlichen Lebens eine Reihe neuer Aufgaben zugewachsen. Von welcher Bedeutung diese bis heute nicht zum Abschlusse gelangte Wandlung im Organismus des Staates ist, erhellt aus der einen Thatsache, daß die Ausgaben für den Landeshaushalt in Böhmen im Jahre 1862 1·6 Millionen, im Jahre 1882 6·8 Millionen Gulden betrugen. Die hieraus sich ergebende schnelle und vielseitige Entwickelung der österreichischen Selbstverwaltung macht das Studium derselben zu einem interessanten und besonders auch zu einem dankenswerthen, weil die Literatur dieses wichtige Gebiet bisher kaum gestreift hat. Verdient das im Titel angezeigte Werk des Dr. Ernst Mischler schon aus diesem Grunde besondere Beachtung, so erhöht sich der Werth dieses Opus noch dadurch, daß die Resultate desselben mit Hülfe eines von dem Autor geleiteten statistischen Seminars aus der Bewältigung des gesammten auf den öffentlichen Haushalt in Böhmen sich beziehenden Actenmaterials gewonnen sind und daß, wie es in der Einleitung heißt, „der wirthschaftliche Charakter der Selbstverwaltung in den österreichischen Ländern ein ziemlich gleichförmiger ist, so daß wir in der Behandlung eines Landes gleichzeitig im Großen und Ganzen den Typus derselben den Lesern vorzuführen im Stande sind." Dieses letztere Moment verdient umsomehr hervorgehoben zu werden, als es sich in dem vorliegenden Falle um Böhmen handelt, das den vierten Theil der Bevölkerung Oesterreichs umfaßt und dessen Seelenzahl jene des Königreiches Bayern übertrifft. Wir müssen es uns an dieser Stelle versagen, die Vielgestaltigkeit und Größe des Wirkungskreises der Selbstverwaltung auch nur anzudeuten, wir müssen uns damit begnügen, die Bedeutung derselben an einem einzelnen Beispiel zu demonstriren, und wählen hiefür das wichtigste und das mit größter Liebe gepflegte Gebiet der Selbstverwaltung — das Schulwesen. Mit der Einführung des Reichsvolksschulgesetzes im Jahre 1864 beginnt der rapide Aufschwung des Schulwesens, der den Gemeinden naturgemäß schwere Lasten aufbürdete. Der Aufwand der Gemeinden in Böhmen für Schulzwecke beläuft sich heute auf 2 bis 3 Millionen Gulden. Diese Summe schließt fast nur ordentliche Ausgaben in sich, da der Bau von Schulgebäuden nicht mehr bedeutend ist. Die größte Bauthätigkeit entfaltete sich gleich nach Beginn der neuen Schulgesetze. Von 1870 bis 1877 wurden 625 neue Schulen mit einem Kostenaufwande von fl. 6,400.000 gebaut, von denen auf die Bezirke fl. 739.000, auf die Gemeinden fl. 5,000.000 und auf das Land nicht ganz fl. 500.000 entfielen. Um das Jahr 1877 waren bereits 3758 Schulgemeinden oder 91 Procent im Besitze eigener Schulgebäude und bei 1800 bestanden Schulgärten. Zur Zeit der letzten Schulzählung vom Jahre 1880 waren neben 4206 Schulen in eigenen Gebäuden, 854 in fremden untergebracht und 2255 mit Schulgärten verbunden. Die eigenen Schulgebäude haben sich demnach von 1877 bis 1880 um weitere 366 oder seit 1870 um fast 1000 vermehrt! — Weit besser als über den nur approximativ bekannten Aufwand der Schulgemeinden ist man über den Aufwand der Schulbezirke orientirt. Die Ausgaben derselben bezifferten sich im Jahre 1874 auf fl. 4,066.616 und waren im Jahre 1885 auf fl. 7,543.818 gestiegen. Der gesammte Mehraufwand fällt dem Personalaufwand für Lehrer und Lehrerinnen zur Last. Im Jahre 1874 betrug diese Post im Haushalte der Schulbezirke fl. 3,798.567,

im Jahre 1885 fl. 7,330.449. Die hierdurch erforderlich gewordene Steigerung der Einnahmen ist durch die Erhöhung der Dotation des Landes von fl. 973.897 im Jahre 1874 auf fl. 3,673.956 erzielt worden, da die Schulgelder in demselben Zeitraum nur eine Mehreinnahme von fl. 100.000 und die Zuschläge von 10 Procent zu den directen Steuern eine solche von weniger als fl. 500.000 ergaben. — Es war dem Autor aber nicht allein darum zu thun, den complicirten Organismus der Selbstverwaltung klarzulegen, sondern er zeigt auch mit Scharfblick die Mängel und giebt Mittel und Wege an, dieselben abzustellen. Zur Würdigung der Bedeutung der Selbstverwaltung für den Staatshaushalt mit Bezug auf die materielle Belastung der Bevölkerung sei erwähnt, daß Mischler den Aufwand Böhmens für staatliche Zwecke auf fl. 145,000.000, jenen der darstellbaren Selbstverwaltung auf fl. 56,000.000 berechnet. Die Bedeutung dieser Zahlen wird erst in das richtige Licht gesetzt, wenn man erwägt, daß der Staat kaum 22 Procent seines Regierungs- und 13 Procent seines Gesammtaufwandes für Zwecke der inneren Verwaltung sammt der Justiz verwendet! — Der Aufbringung dieser Summen, welche die Selbstverwaltung verschlingt, stehen aber völlig unzulängliche Fonds gegenüber und so müssen denn vorwiegend durch Zuschläge zu den directen Steuern die Einnahmen beschafft werden. Dieselben betrugen in Durchschnittsprocenten 1874 69, succesive steigend 1883 77 Procent und Mischler fügt hinzu, daß allem Anscheine nach die Zeit nicht mehr ferne sein dürfte, daß im Landesdurchschnitte die staatliche Steuersumme verdoppelt sein wird. Und bei den notorischen Mängeln des österreichischen directen Steuerwesens legt Mischler mit Recht auf eine Constituirung des Einnahmewesens vom Standpunkte der gesammten territorialen Selbstverwaltung den größten Nachdruck. M.

Herausgeber und Redacteur Dr. Joh. B. Meyer. Verantwortlich Franz Grünanger.
K. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme in Wien.

1886. Erstes Heft. (April.) Die Stellung der nordamerikanischen Regierung zu den Ereignissen des Jahres 1848 in Oesterreich-Ungarn. Von Dr. Hans Schlitter. — Die ungarische Landesausstellung von 1885 in ihrer Bedeutung für Ungarn und die Balkanländer. Von Dr. Alexander Peez. — Die politische Stellung zwischen Serben und Bulgaren. Von F. Kanitz. — Die wirthschaftlichen Verhältnisse der Balkanhalbinsel. Von Karl Keleti. — Unser gewerblicher Unterricht. Von B. Bucher. — Briefe von Adolf Pichler an Emil Kuh von 1862—1876. — Geistiges Leben in Oesterreich und Ungarn: Vorwort zu einer Rundschau im Gebiete der Wissenschaft. — Die Ausgrabungen in Carnuntum. Von Alfred v. Domaszewsky.

Zweites Heft. (Mai.) Der Rivalitätskampf zwischen Oesterreich-Ungarn und Rußland auf der Balkanhalbinsel. Von Hermann Vambéry. — Die Bedeutung der Binnenschifffahrt. Von Heinrich Kröhnke. — Johann Christian Günther. Von Max Kalbeck. — Die Kohlenablagerungen und der Kohlenbergbau Ungarns. Von Max v. Hantken. — Tirolisches Jagdwesen in alter Zeit. Von J. C. Maurer. — Briefe von Adolf Pichler an Emil Kuh von 1862—1867. — Slavische Rechtsgeschichte. — Töplitz. Eine deutsch-böhm. Stadtgeschichte von Herm. Hallwich.

Drittes Heft. (Juni.) Unser Realismus in Literatur und Kunst. Von Albert Ilg. — Die wirthschaftlichen Verhältnisse der Balkanhalbinsel. Von Karl Keleti. — Die Schweden und die Kapuziner im dreißigjährigen Kriege. Von Edmund Schebeck. — Johann Christian Günther. Von Max Kalbeck. — Briefe von Adolf Pichler an Emil Kuh von 1862—1876. Die neuentdeckte Gruft in der St. Annakirche zu Wien. Von Alois Hauser. — Eine österreichische Literaturstatistik. — Blätter, Blüthen, Früchte von Gottlieb Putz. — Geschichte der Päpste von Ludwig Pastor.

Viertes Heft. (Juli.) Die Auersperge in Krain. Von Paul von Radics. — Die Aufhebung des Triester Freihafens. Von Alexander Dorn. (Mit einem Holzschnitt.) — Die Albanesen. Von Gustav Meyer. — Briefe von Adolf Pichler an Emil Kuh von 1862—1876. — Die Zweitheilung der Geographie an der Wiener Universität. Von Friedrich Simony. — Joseph Winter, Gedichte.

Fünftes Heft. (August.) Der Feldzug in Neapel und die Erstürmung von Gaëta durch die Oesterreicher 1707. Von Gustav Amon von Treuenfest. — Die Flußregulirungen in Ungarn. Von Johann Hunfalvy. — Entwickelung der slavischen Literatur in Böhmen im XVII. und XVIII. Jahrhundert. Von Joseph Jireček. — Briefe von Adolf Pichler an Emil Kuh von 1862—1876. — Das Technologische Gewerbemuseum in Wien. Von Wilhelm Exner. — St. Ruprechtskirche in Wien. Von Alois Hauser. — Geographie des ungarischen Reiches von Johann Hunfalvy.

Sechstes Heft (September.) Wilhelm von Tegetthoff. Ein vaterländisches Gedenkblatt. Von Joseph von Lehnert. (Mit einer Abbildung des Tegetthoff-Monumentes zu Wien von Karl Kundmann und einem Autograph Tegetthoff's aus dem Schlachtbericht von Lissa.) — Die Wienflußregulirung. Von Franz Berger. — Entwickelung der slavischen Literatur in Böhmen im XVII. und XVIII. Jahrhundert. Von Joseph Jireček. — Briefe von Adolf Pichler an Emil Kuh von 1862—1876. — Das Colonialrecht im 19. Jahrhundert. Von Dr. Ferd. Lentner.

Siebentes Heft. (October.) Wilhelm von Tegetthoff. Ein vaterländisches Gedenkblatt. Von Joseph von Lehnert. — Der Stand der Agrar-Meteorologie in Oesterreich. Von Jos. R. v. Lorenz-Liburnau. — Moderne Architektur in Oesterreich-Ungarn. Von Julius Deininger. — Entwickelung der slavischen Literatur in Böhmen im XVII. und XVIII. Jahrhundert. Von Joseph Jireček. — Ein Handschreiben Kaiser Joseph's II. Von Franz Martin Mayer. — Die Bauthätigkeit Budapests in den Jahren 1875—1884. Von Joseph Körösy.

Achtes Heft. (November.) Wilhelm von Tegetthof. Ein vaterländisches Gedenkblatt. Von Joseph von Lehnert. — Die Gründung der Grazer Universität. Von Franz Martin Mayer. — Das österreichisch-ungarische Consularwesen. Von Johann Auspitzer. — K. k. geographische Gesellschaft. Von Franz von Le Monnier — Joseph Kiß. Von Ladislaus Neugebauer.

Neuntes Heft. (December.) Die Czernowitzer Ausstellung von 1886. Mit besonderer Berücksichtigung der wirthschaftlichen Verhältnisse der Bukowina. Von Friedrich Kleinwächter. — Versuch einer rationellen Begründung der Ethik. Von Adolf Lederer. — Das Berg- und Hüttenwesen Oesterreich-Ungarns. Von Raphael Hofmann. — Die Kunst in Dalmatien. Von Alois Hauser. — Oesterreichischer Volksschriften-Verein. Von Hans Maria Truxa. — Ein Königstraum. Schauspiel von Theodor Löwe.

1887. Zehntes Heft. (Januar.) Grillparzer in Deutschland. Von Emil Kuh. — Kaiser Joseph II. letzte Tage. Von A. T. — Ungarns Weinbau und Weinhandel. Von Stephan Molnár. — Das Berg- und Hüttenwesen Oesterreich-Ungarns. Von Raphael Hofmann. — Versuch einer rationellen Begründung der Ethik. Von Adolf Lederer. — Skizzen aus den Quarnero-Inseln. Von Eugen Gelcich. I. Wie die Lussignaner Seefahrer wurden. — Die Thätigkeit des k. k. militär-geographischen Instituts in der Periode 1885/86. Von Ottomar Volkmer.

Elftes Heft. (Februar.) Graf Franz Stadion. Nach Briefen an Franz Freiherrn von Pillersdorf aus den Jahren 1846—1848. Von Joseph Alexander Frhr. v. Helfert. — Gabriel von Pechmann. Ein Beitrag zur Geschichte Wallenstein's von Hermann Hallwich. — Versuch einer rationellen Begründung der Ethik. Von Adolf Lederer. — Skizzen aus den Quarnero-Inseln Von Eugen Gelcich. II. Die Sandinsel Sansego. — Geistiges Leben im Königreiche Serbien Von F. Kanitz.

Zwölftes Heft. (März.) Erzherzog Karl als Finanzpolitiker. Von Adolf Beer. — Graf Franz Stadion. Von Freiherr von Helfert. II. — Entwickelung der böhmischen Literatur seit Maria Theresia. Von Joseph Jireček. (Schluß.) — Geistiges Leben im Königreich Serbien. Von Felix Kanitz. III. — Schauspiel von Theodor Löwe. — Die erste internationale Jahresausstellung der graphischen Künste zu Wien. Von Ottomar Volkmer.

K. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme in Wien.